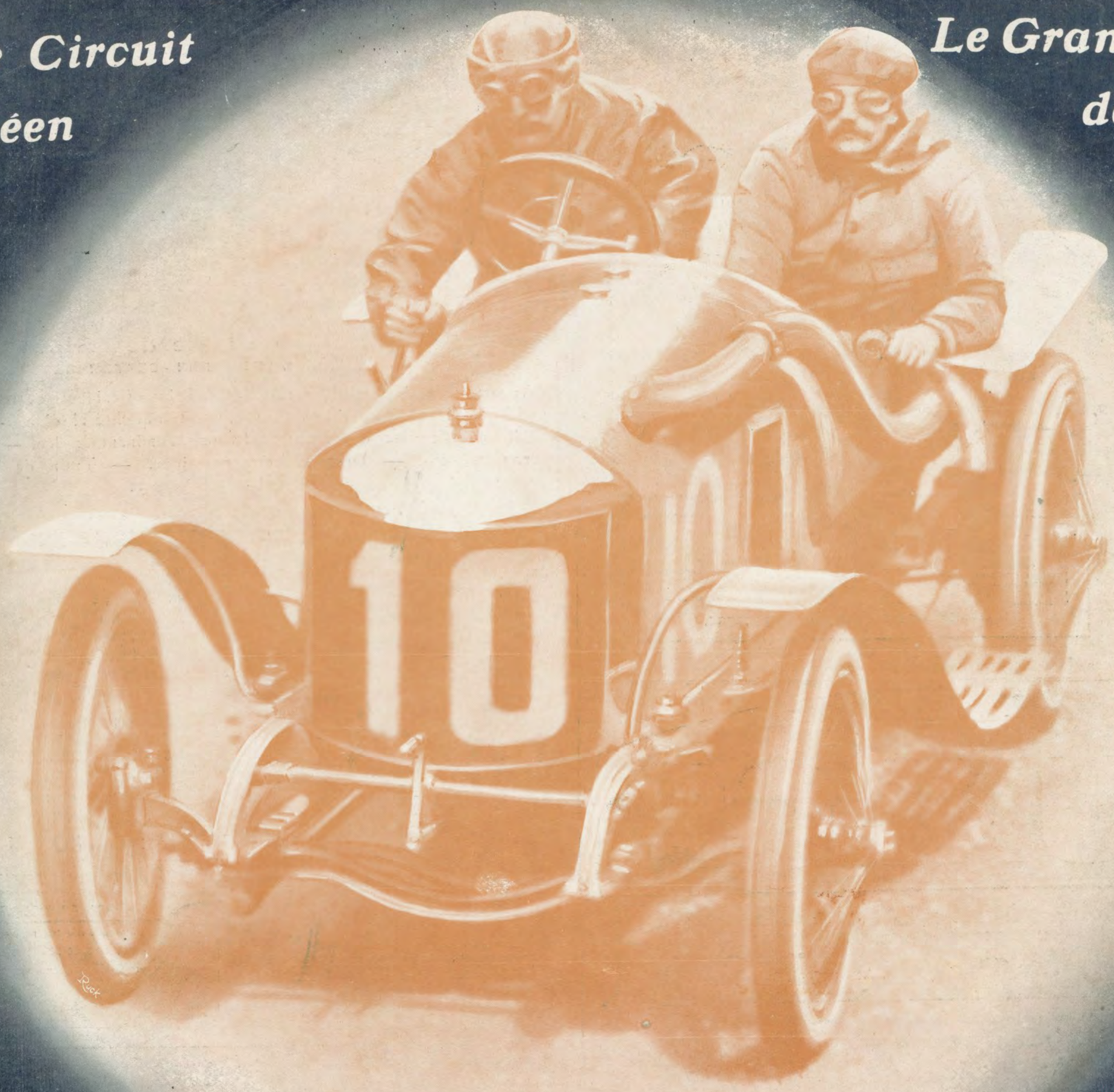
16e Année . N°667. NUMERO DOUBLE (32 pages) : 1fr Etranger 1fr50 1er Juillet 1911 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro :

Le Circuit Européen

Le Grand Prix de Paris



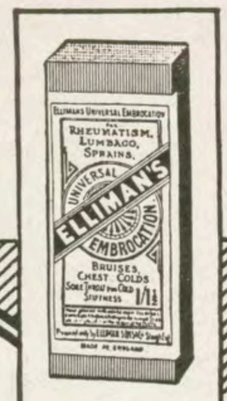
LE CIRCUIT DE BOULOGNE

Bablot, gagnant de la Coupe des Voitures légères.

Détails techniques : Voiture Delage, pneumatiques Michelin, magnéto Bosch, carburateur Claudel, roues Rudge-Whitworth, Vacuum Mobiloil.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ELLIMAN'S
Embrocation



ELLIMAN'S "ROYAL" EMBROCATION
pour les animaux.
Pour foulures, rhumatismes, courbe, suros, éparvin, éponge, capelet, molettes, contusions, chevauchées, meurtrissures, coupures, genoux couronnés, blessures de la selle ou du harnachement, maux de gorge, foulures chez les chiens, crampes chez les oiseaux, etc.

ELLIMAN'S "UNIVERSAL" EMBROCATION
a l'usage des personnes.
Pour rhumatismes, foulures, meurtrissures, lumbago, maux de gorge dûs au froid, rhumes de poitrine, bronchite chronique, crampes, maux de reins, courbature et fatigue du corps après exercice, etc.

ELLIMAN, SONS & Co., SLOUGH, ANGLETERRE.

En vente dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

ST-MORITZ-DORF
(Engadine, Suisse)

Station Balnéo-Climatérique la plus élevée de l'Europe

Grand Hôtel St-Moritz

450 lits — Ouvert depuis Décembre 1905

L'Hôtel de luxe des Alpes

SAISON D'ETE : JUIN - SEPTEMBRE

Appartements de famille, avec salles de bains et cabinets de toilette en plein midi. — Doubles corridors assurant une tranquillité absolue. — Magnifique hall. — Terrasse et restaurant français dominant le lac. — Lawn-tennis, croquets, etc. — Deux concerts par jour. — Train de luxe : Calais-Paris-Saint-Moritz.

Pour prospectus, etc., s'adresser à la Direction.

BALLES DE GOLF
DUNLOP

LES MEILLEURES

PARIS — 14, rue Piccini, 14 — PARIS

RECONNUES LES MEILLEURES

JANTES EN BOIS KUNDTZ FAIRBANKS-BOSTON
MARQUES DÉPOSÉES

C^ie F^co AMERICAINE DES **JANTES EN BOIS**

EN VENTE:
chez tous les Marchds de Cycles et Pièces détachées

GRATIS ET FRANCO

Pendant quelque temps seulement j'envoie à toute demande mon catalogue intime extra curieux illustré. Recommandé 15 centimes.
M^os **L. BADOR, 19, r. Bichat, Paris.**

NEW-HUDSON CYCLES

LA PREMIERE MARQUE DU MONDE.

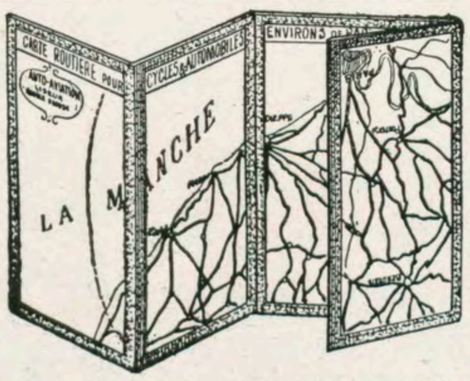
CÉLÈBRE PAR SES QUALITÉS ET SA HAUTE VALEUR

Production Annuelle :
45.000 bicyclettes
éprouvées et garanties
TOURISTES !
Voyez le Modèle 37
MUNI DU
3 Vitesses Armstrong
C'EST L'IDÉAL !

Catalogue illustré franco
5, Rue de Sablonville
NEUILLY-S/-SEINE

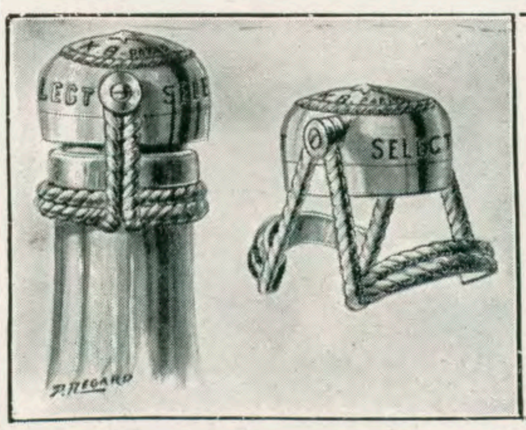
Liseur de Cartes pour Automobilistes, Aviateurs, etc.

permettant la lecture en entier de la carte sans la déplacer du liseur.
Dimensions : haut. 40 cent., larg. 24 cent., épaisseur 15 m/m. pliée. Poids : 650 grammes.
PRIX : 28 francs. — Modèle déposé.
Auto-Aviation-Liseur.



A. BEAUJON
SELLIER - FABRICANT
35, Rue de Chaillot, PARIS

Maroquinerie Française et Anglaise — Articles de Voyage — Couvertures — Colliers et Fantaisies pour Chiens
Envoi franco contre mandat, Etranger, port en sus.



LE SELECT

HERMÉTIQUE — PRATIQUE — DÉCORATIF

Conserve la Mousse au Champagne

Modèle nickelé : **2 fr. 50**

EN VENTE DANS TOUTES BONNES MAISONS

ENVOI DIRECT PAR LE FABRICANT

Etablists **Kratz-Boussac**

14, RUE MARTEL — PARIS

PARFUM ULTRA PERSISTANT
THISBÉ
ED. PINAUD

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cº. July 1st 1911

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

1er Juillet 1911 — Nº 667
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

Photographie de notre envoyé spécial.

LE CIRCUIT EUROPÉEN — KIMMERLING A L'ESCALE DE BRÉDA

Le Circuit Européen se continue à travers une période de mauvais temps. Retenus à Utrecht pendant quatre jours, les aviateurs se décidèrent à partir lundi matin, malgré les menaces du vent. La pluie les saisit à moitié route et quelques-uns jugèrent bon de s'arrêter. Six d'entre eux, cependant, continuèrent jusqu'à Bruxelles, où quatre autres vinrent les rejoindre le lendemain matin. Notre photographie représente Sommer, soignant les yeux de son pilote Kimmerling à l'escale de Bréda.

Texte et clichés de nos envoyés spéciaux.

LE CIRCUIT EUROPÉEN

Volant dans la tempête et malgré la pluie, les héros du Circuit Européen ont accompli des prodiges qui dépassent tous les résultats obtenus jusqu'ici.

Bruxelles, le 24 juin.

Alors que Paris-Madrid et Paris-Rome avaient bénéficié d'un temps relativement favorable, tout au moins dans la plupart des étapes, le Circuit Européen n'a connu que des averses et la tempête. Depuis le départ, les courageux pilotes ont été la proie des intempéries. Malgré les éléments déchaînés, ils ont bravé l'espace et ont remporté une nouvelle victoire. Ce qui semble le plus remarquable n'est pas tant ce succès, que le nombre de ceux qui sont parvenus à terminer le parcours jusqu'ici.

Nous sommes à Bruxelles, dans l'attente des aviateurs. Mais le vent souffle à seize mètres à la seconde, des giboulées de pluie nous fouettent la figure, puis le ciel, avec ironie, montre une petite étendue bleue qui se cache bientôt sous de noirs nuages. Depuis ce matin, nous passons par ces alternatives de beau et de mauvais temps sans pouvoir espérer l'accalmie désirée.

Et les pilotes attendent avec anxiété! Ils ne veulent pas se risquer au plus fort de la tempête dès le départ. Lorsqu'ils sont à terre, ils se laissent gagner par la prudence, mais dès qu'ils sont partis, ils ne connaissent plus d'obstacles. Ils volent à tire d'ailes vers le but désiré. Ils ne sauraient s'avouer vaincus et ils iront tant qu'ils pourront. Cet état psychologique est d'ailleurs très curieux à constater. Lorsque nous écoutions parler l'autre jour Tabuteau, Wynmalen, Weymann, Garros et Védrine qui sont pourtant des hommes, qui dédaignent le danger au point que souvent ils vont au-devant de lui, quelques personnes disaient :

— C'est curieux que des aviateurs aient ainsi peur du vent! Je ne croyais pas que ces héros pussent redouter quoi que ce soit.

Et Tabuteau continuait :

— Il est un fait certain, c'est que les morts qui ont ensanglanté le début du Circuit, nous ont refroidi considérablement. Jamais nous n'admettrons le départ lorsque le temps ne sera pas propice. Et nous nous solidarisons tous avec un ensemble qui m'étonne, d'ailleurs! Il est bien juste que nous soyons consultés, après tout. Nous voulons bien voler, mais nous refusons de faire faire des recettes avec nos membres brisés.

Et le lendemain, Tabuteau arrivait dans un ciel noir à Utrecht, par grand vent, il coupait l'allumage à 300 mètres du sol, l'hélice était immobile, le biplan restait parallèle au sol, s'y tenait un long instant, puis commençait à piquer, effectuait un virage d'une rare témérité et, avec légèreté, venait se poser sur le sol. Tous les Hollandais, et pourtant Dieu sait s'ils sont peu communicatifs, étaient saisis d'effroi. Les cœurs avaient cessé de battre pendant toute cette manœuvre. Moi-même, qui suis pourtant habitué aux virtuosités du vainqueur de la Coupe Michelin, j'avais les tempes serrées à la vue de ce spectacle et j'aurais voulu crier, comme on le fait, lorsqu'on assiste à une attraction dangereuse qui met en péril la vie d'un homme :

— Assez! assez! il va se tuer!

Et comme à sa descente d'appareil, je disais à Tabuteau la crainte qu'il m'avait inspirée :

— Je ne descends jamais autrement, me répondit-il. Je suis tout ce qu'il y a de plus en sécurité!

Ces deux états d'âme sont vraiment bizarres: ce courage de l'aviateur en vol et sa sorte de répulsion à se faire le jouet des vents lorsqu'il est à terre.

Lorsqu'une discussion s'était engagée au sujet des heures de départ pour Spa, les concurrents avaient décidé de n'accepter la décision que si elle était ratifiée par Alfred Leblanc. Le triomphateur du Circuit de l'Est très ému de cette marque de confiance redoutait d'avoir à donner son avis :

— C'est très gentil, me déclarait-il, de me demander mon opinion, mais je ne veux pas encourir cette responsabilité. Il s'agirait de moi, rien de plus simple, mais si jamais un accident se produisait, je me considérerais comme complice de la mort de celui qui tomberait.

Et le surlendemain, après la chute bénigne, mais qui aurait pu être mortelle d'Amérigo, il fit défense à Le Lasseur de Ranzay de prendre le départ ; d'ailleurs sans succès :

— Non, disait Leblanc, je ne veux pas que vous partiez. C'est assez ainsi. Je ne vis plus lorsque je vous vois vous, Garros et Conneau là-haut, par la tempête.

Telles étaient les paroles de celui qui, à une époque où cela semblait prodigieux, effectuait la fameuse étape Mézières-Douai du Circuit de l'Est, de celui qui détient les records de vitesse et qui vole à des allures fantastiques! Prudent pour les autres, téméraire pour soi!

Ces observations sur la psychologie de l'aviateur me remettent en mémoire cette anecdocte que me racontait Kimmerling :

— Lors de l'étape Liége-Spa-Liége, me disait-il, j'étais à 1.000 mètres lorsque mon moteur éclata. Vous dire ce que j'ai pensé à cette seconde m'est difficile. En tout cas, il me sembla absolument que j'avais emporté avec moi la mort comme passagère. Elle était là, elle me guettait, elle allait m'étreindre et m'emporter. Oh! cette descente en vol plané où je luttais encore et où j'avais la conviction que ce terrain que j'apercevais en bas était celui où j'allais m'écraser définitivement. Malgré tout, l'instinct de conservation m'empêchait de perdre mon sang-froid. Je descends et, bonheur, je brise juste mon train d'atterrissage. J'étais sain et sauf. Mais quelle émotion! Je vous assure qu'à ces moments l'homme constate qu'il est bien peu de chose! Et aussitôt après cette arrivée un peu rapide, je me mis immédiatement en quête d'un nouvel appareil pour revoler tout de suite... Si j'avais laissé s'écouler quelques instants après cet incident sans monter, jamais je n'aurais voulu m'élever à nouveau dans les airs!

Est-ce simple! est-ce beau! Et on pourrait citer mille aventures semblables qui mettraient à nu le caractère des aviateurs et prouveraient combien ils ont un cœur de héros. Ils forcent l'admiration et on ne peut que les envier. Quel exemple pour la jeunesse d'aujourd'hui! C'est ce qu'a compris si bien la sœur du pauvre lieutenant Princeteau, qui n'a pas hésité à conduire ses deux petits garçons, dont l'aîné à huit ans, aux obsèques de leur oncle pour leur graver dans la tête, que si l'héroïsme fait des victimes, celles-ci sont du moins honorées universellement par les plus grands comme par les plus petits, par les forts, comme par les faibles.

On ne peut s'imaginer l'enseignement qu'on retire de ces randonnées à travers l'Europe en compagnie des aviateurs. Plus on apprend à les connaître, plus on leur accorde son estime. Pouvez-vous trouver un exemple de courage plus frappant que celui que nous donne depuis plus d'un mois Garros qui, sans avoir volé auparavant plus d'une demi-heure de suite, s'engage successivement dans Paris-Madrid, Paris-Rome et le Circuit Européen, n'a que le temps de revenir par le train pour sauter à nouveau dans son appareil, finit troisième dans Paris-Madrid, second dans Paris-Rome, fait une course magnifique dans le Circuit Européen, est poursuivi par la malechance d'un bout à l'autre des divers parcours et traîne avec lui, depuis son retour d'Amérique, une maladie qui lui donne la fièvre toutes les nuits. Et l'autre jour, alors que le médecin lui avait ordonné de garder la chambre, il fait l'étape Liége-Spa-Liége, une panne l'oblige à atterrir, il descend en voltige, monte sur un toit pour reconnaître sa route, met l'hélice en marche, regagne son siège en vitesse, repart, arrive et à sa descente d'appareil, défaillant, ne tenant plus debout, soutenu par son fidèle ami Audemars, il regagne la ville en automobile.

Ses camarades sont fort déprimés également par les violentes fatigues qu'ils endurent, mais ils ont l'avantage de ne pas être malades. Et tous conservent leur bonne humeur.

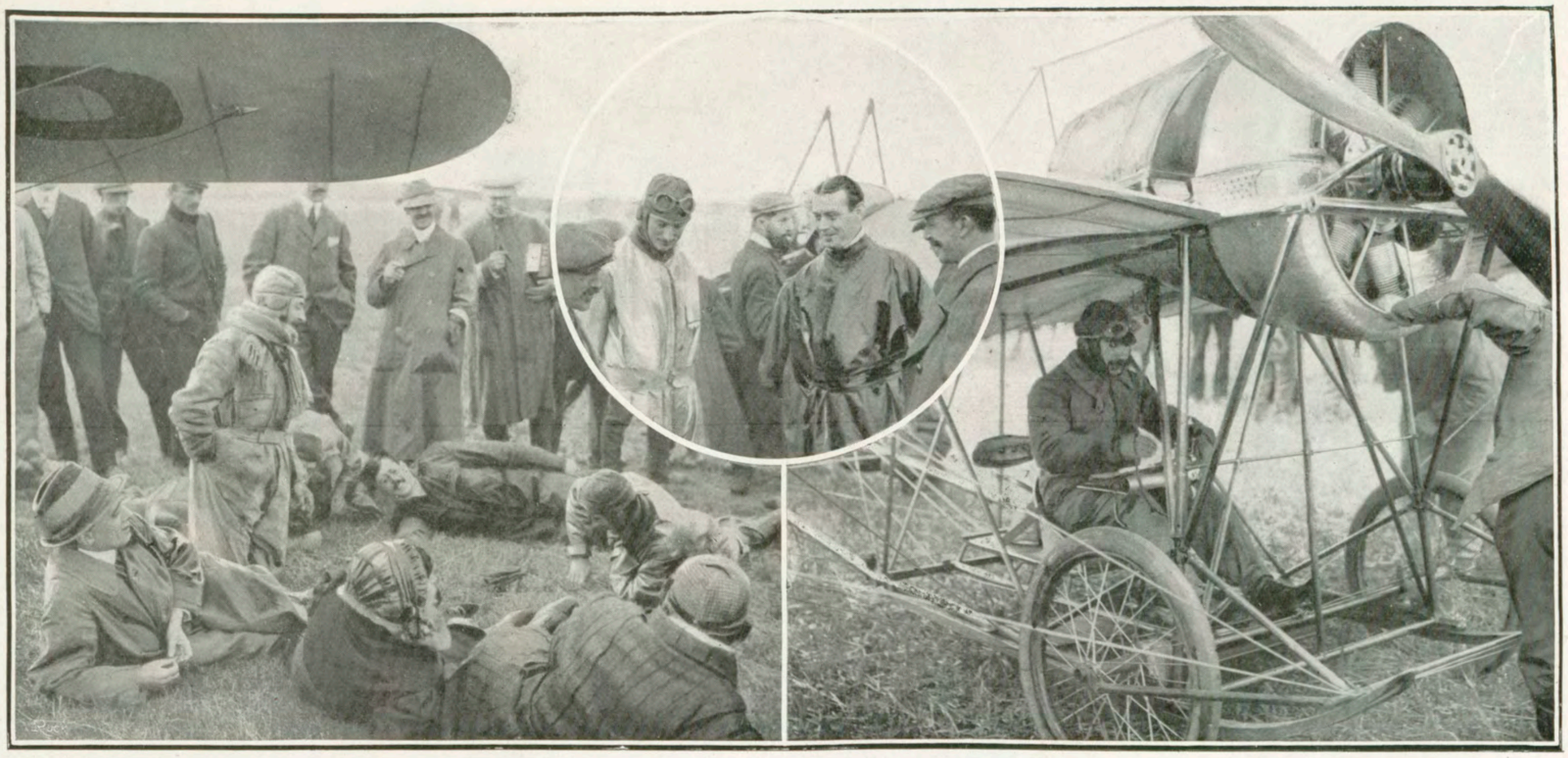
Jamais, dans un sport, je n'ai constaté semblable solidarité, et ce phénomène tient sans doute au danger commun que chacun voit planer au-desus de sa tête. Et c'est ce qui nous serre le cœur dès que nous les voyons s'envoler, ces braves garçons, ces Hommes par un grand H : l'émotion nous étreint lorsqu'ils s'élèvent, mais quelle douce joie, quand ils apparaissent au loin, grossissent à vue d'œil et viennent se poser délicatement devant nous, après avoir triomphé de tous les éléments déchaînés et toujours en gardant une éternelle simplicité.

Jacques Mortane.

Vidart et Gibert à Utrecht.

Le premier restait, à la troisième étape, en tête du classement général. Le second a gagné l'étape Liége-Utrecht.

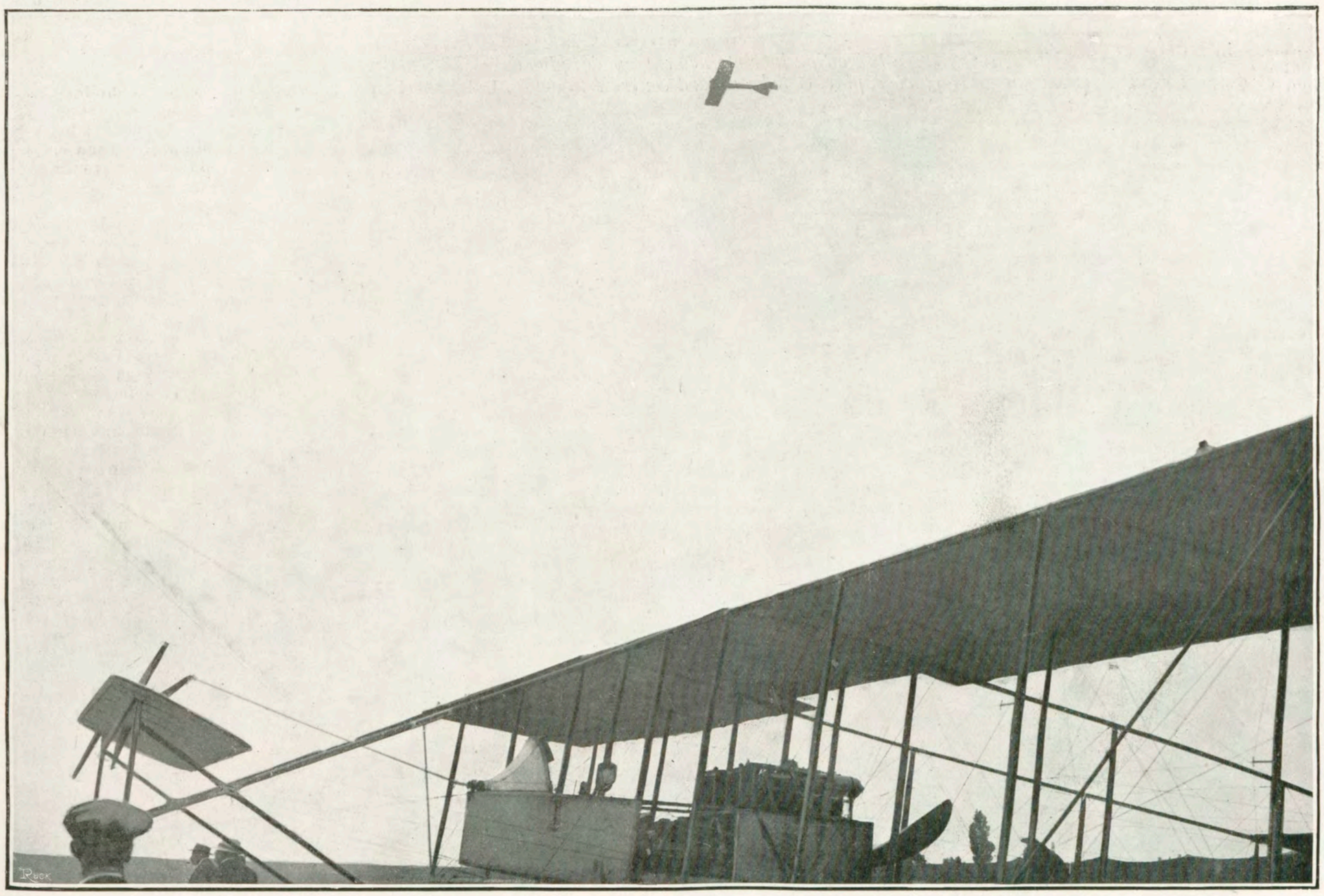
L'ÉTAPE LIÉGE = SPA



Les aviateurs se reposent.
Le métier d'homme-oiseau est très fatigant : se lever tôt, se coucher tard! En outre la dépression qu'ils éprouvent à la descente est caractéristique.

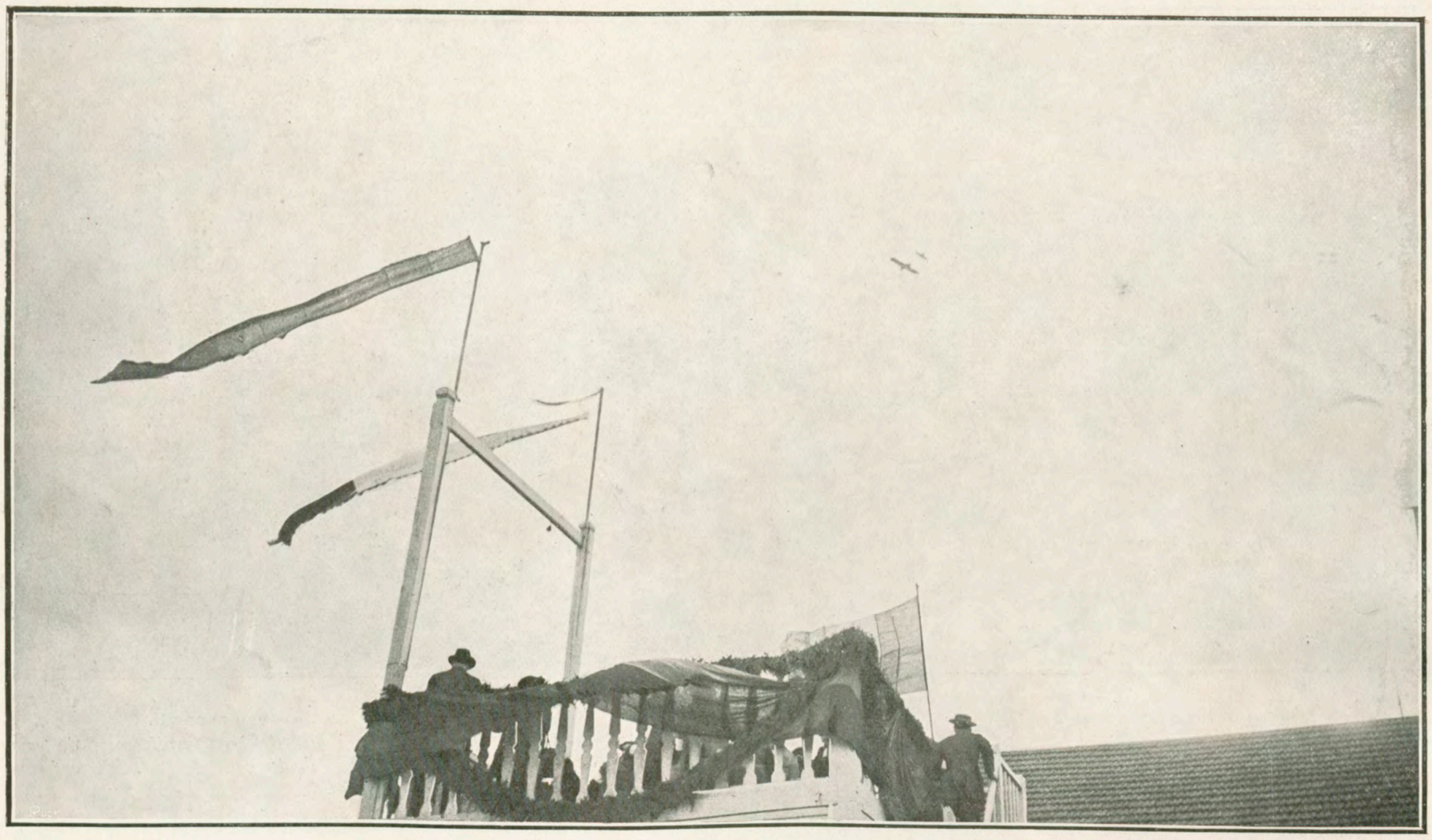
En attendant le départ.
Vidart, Renaux et Leblanc se demandent si le vent va tomber et si le départ va, enfin, pouvoir être donné.

Train et son appareil.
Le monoplan Train diffère complètement de tous les autres types de la course. Le pilote est au-dessous des ailes et du moteur.



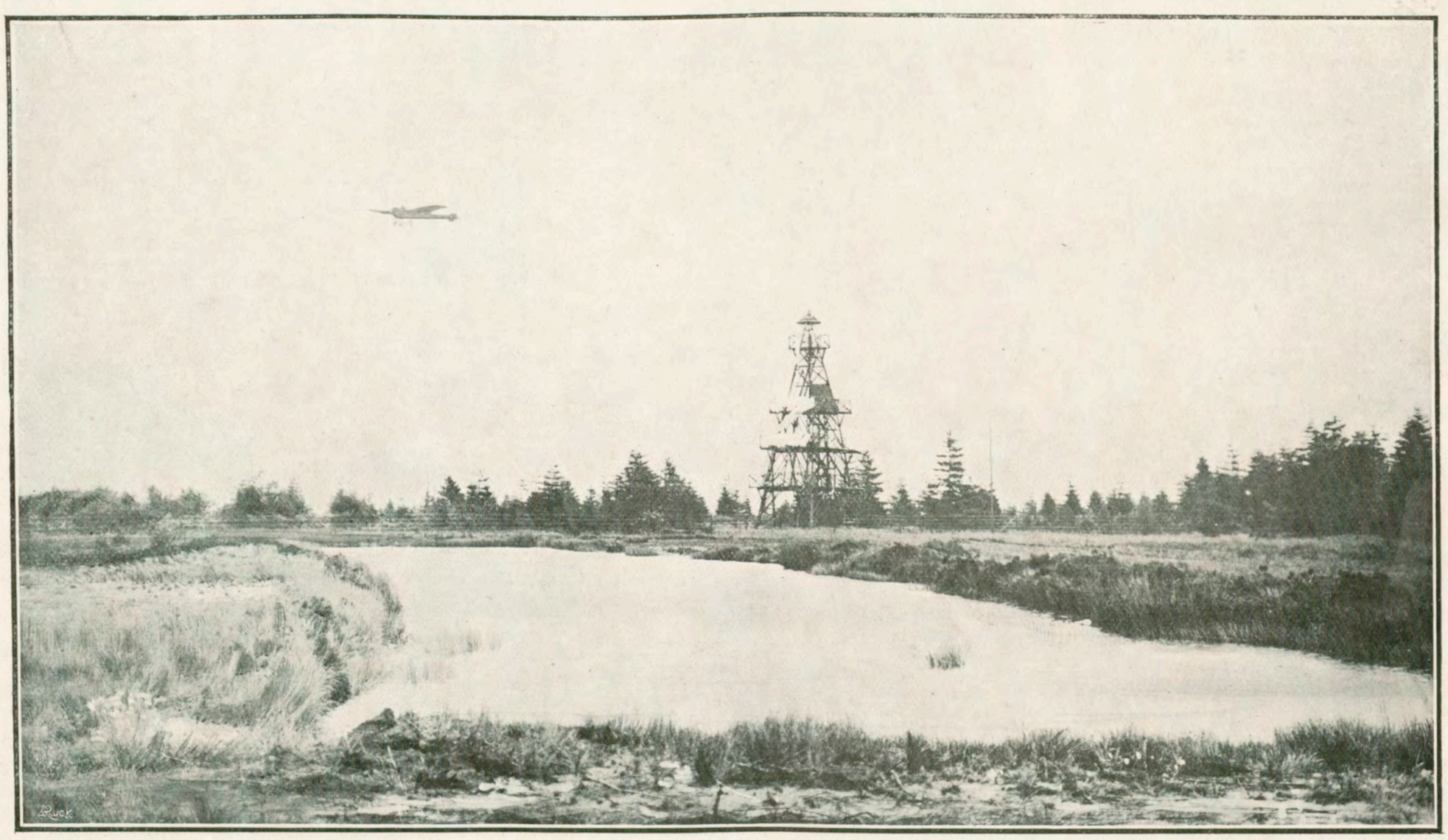
Vidart part pour Spa. Il passe au-dessus de l'appareil de Barra.
Les départs étant donnés dans l'ordre des arrivées à Liége, Vidart prend le premier le départ. Mais Védrine, parti 2 minutes après lui, le rejoint au virage et lui prend encore deux minutes au retour, gagnant la deuxième étape. Détails techniques : Monoplan Deperdussin, magnéto Bosch.

L'ÉTAPE LIÉGE - SPA



Beaumont part de Liége.

Si elle fut la plus courte (75 kilomètres), l'étape Liége-Spa fut certainement une des plus dures. Le vent soufflait en tempête, comme on peut le voir par les drapeaux qui claquent sur notre photographie, et le brouillard couvrait la vallée. Détails techniques : Monoplan Blériot, magnéto Bosch.



Weymann vire à la tour de Malchamp.

La plupart des concurrents se perdirent en route. Weymann dut atterrir à Francorchamp, pour réparer une soupape collée. Garros descendit dans un verger. Amerigo passa la frontière et alla descendre en Allemagne.

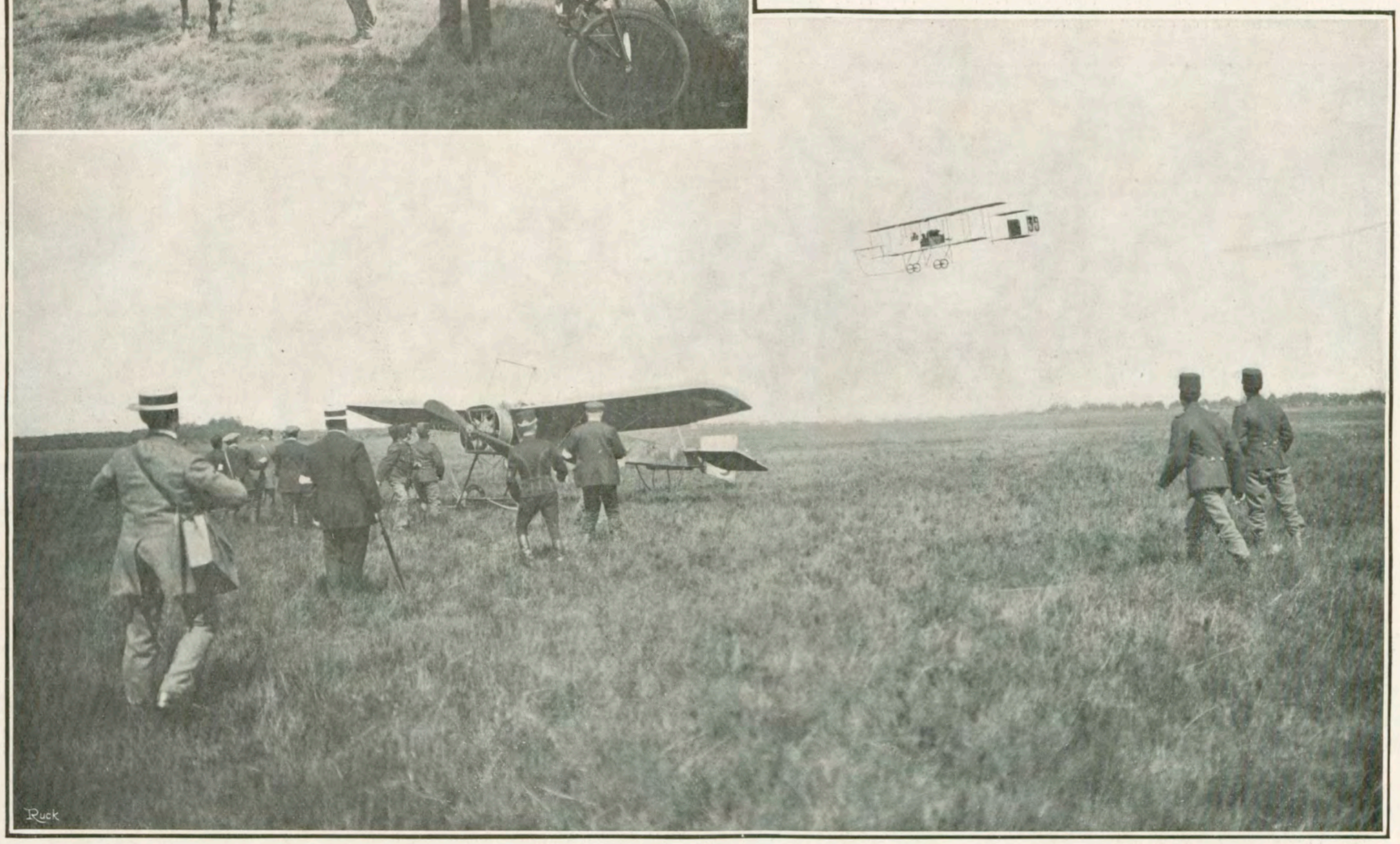
L'ESCALE A VENLOO

Le telegraphe.

Les installations faites à titre provisoire étaient rudimentaires. Le télégraphe avait été installé dans une voiture de déménagement.

Le tableau d'affichage.

C'est également sur les panneaux d'un wagon capitonné qu'on avait disposé le tableau d'affichage.



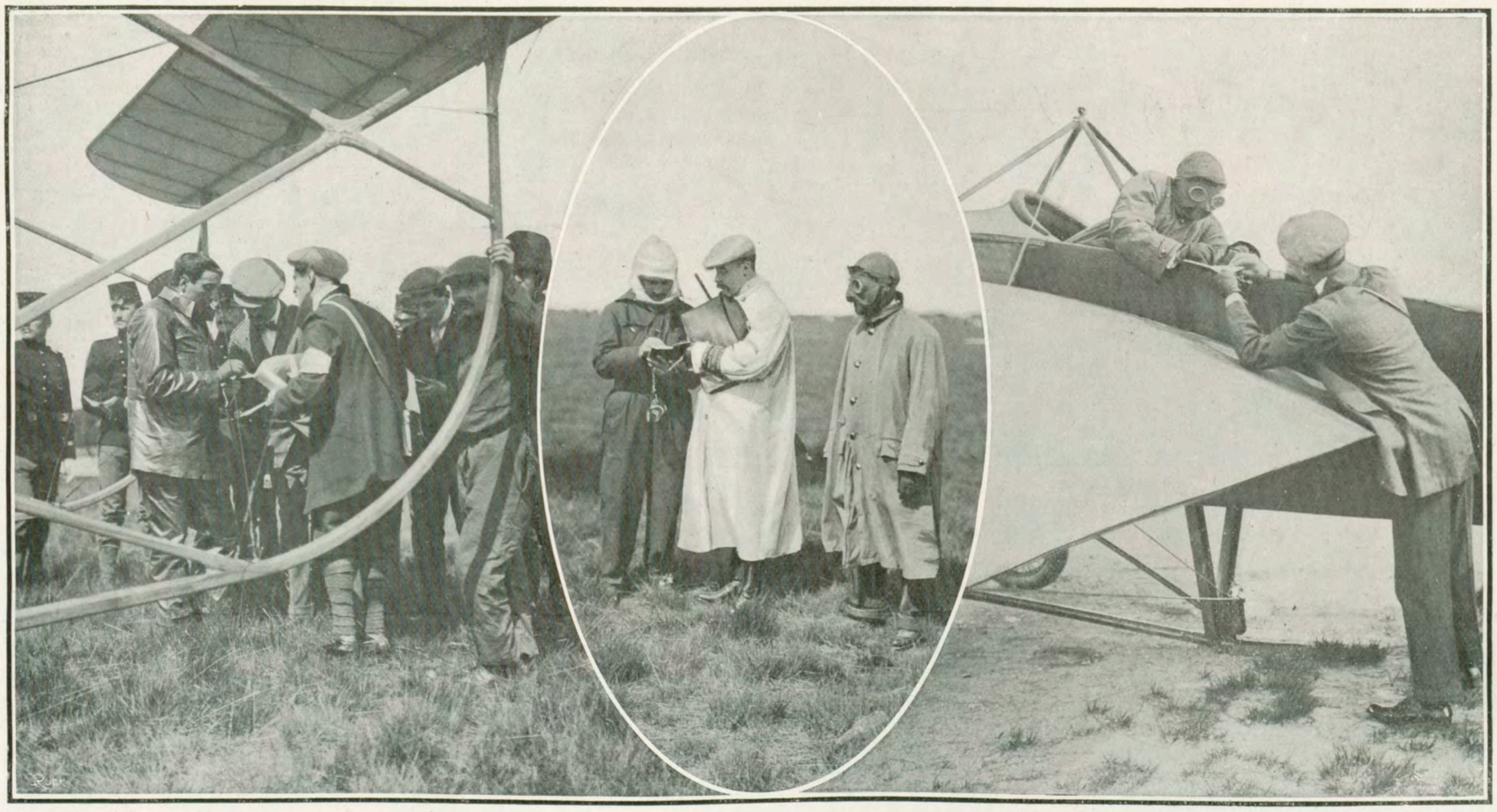
Beaumont à Venloo.

Perdus dans le brouillard, certains concurrents ne virent pas l'aérodrome d'Utrecht. Beaumont passa au-dessus, coupant la ligne d'arrivée, mais continua jusqu'au Zuyderzée.

Barra passe au-dessus de Kimmerling.

Atterri à 10 h. 29 à Venloo, Barra n'arriva que le lendemain matin à 3 h. 25 à Utrecht. Il était descendu à la pyramide d'Austerlitz, à 10 kilomètres et dut attendre le lever du jour pour repartir.

L'ESCALE A VENLOO



Barra donne sa signature.

A chaque escale, les concurrents devaient donner deux signatures, sans compter celles de nombreuses cartes postales.

Garros l'imite

Cette formalité accomplie, ils pouvaient repartir, quoique certains commissaires prétendaient les retenir.

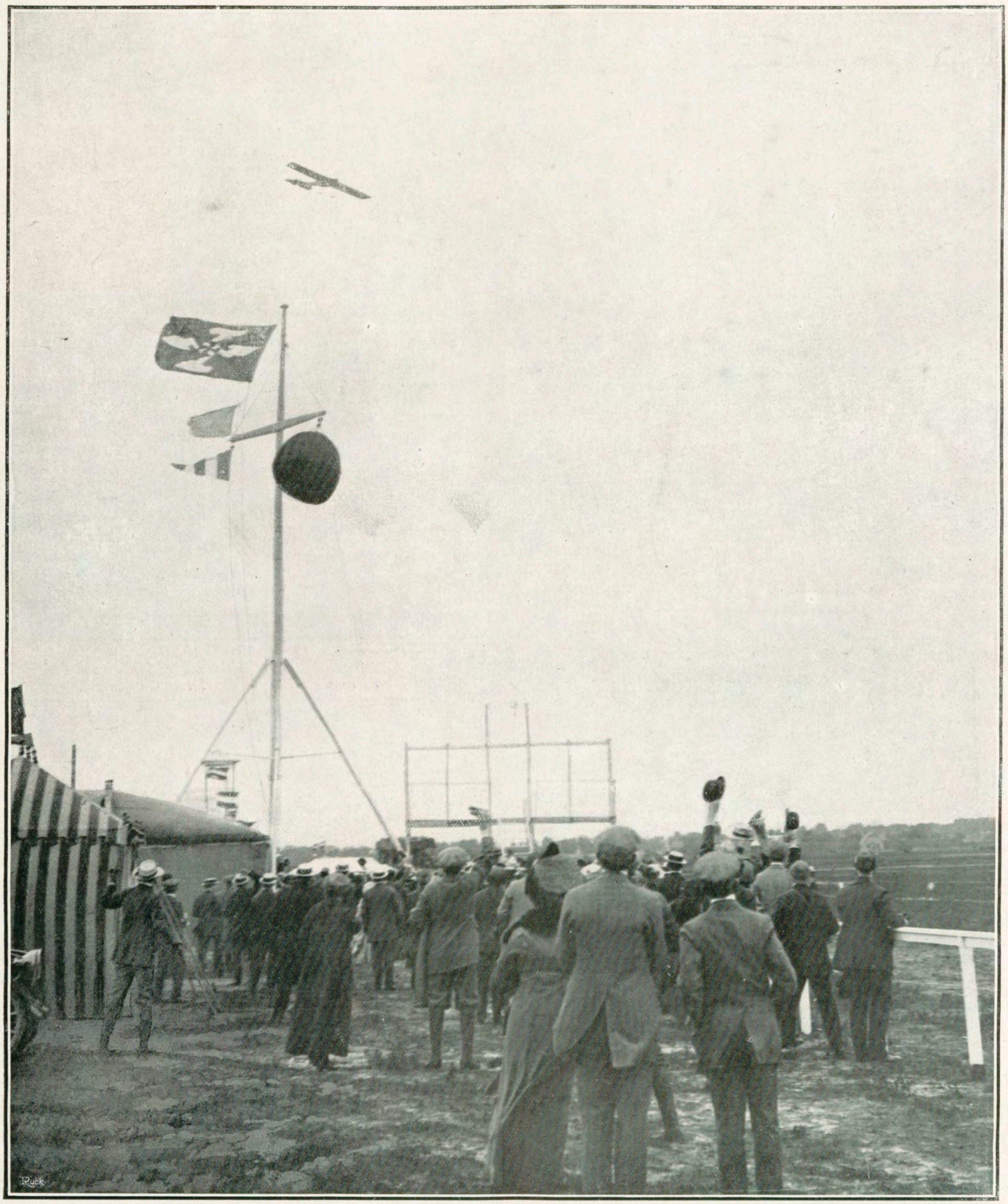
Weymann ne descend pas.

Pour signer le registre de contrôle, Weymann se refuse à descendre de son siège, où il se trouve fort bien.

Les officiers allemands.

Profitant du voisinage de la frontière (6 kilom.), de nombreux officiers allemands étaient venus assister au passage des oiseaux de France. Nous les voyons là contempler le départ de Gibert. Détails techniques : Monoplan Rep, magnéto Bosch.

L'ÉTAPE LIÉGE-UTRECHT



GIBERT ARRIVE PREMIER A SŒSTERBERGVLIEGEKAMP

La troisième étape du Circuit Européen n'a guère été favorisée par le temps. Le vent soufflait en tempête et une brume épaisse couvrait la campagne. Du reste, les aviateurs durent rester à Utrecht pendant quatre jours. Gibert s'adjugea cette étape, couvrant les 180 kilomètres en 2 h. 4 m. 25 s. 3/5. Détails techniques : Monoplan Rep, magnéto Bosch.

La Vie au Grand Air

LE CIRCUIT EUROPÉEN D'UTRECHT A BRUXELLES

Duval arrive à Bréda.
Duval est le premier des quatre biplanistes en course. Il est 8e du classement général.

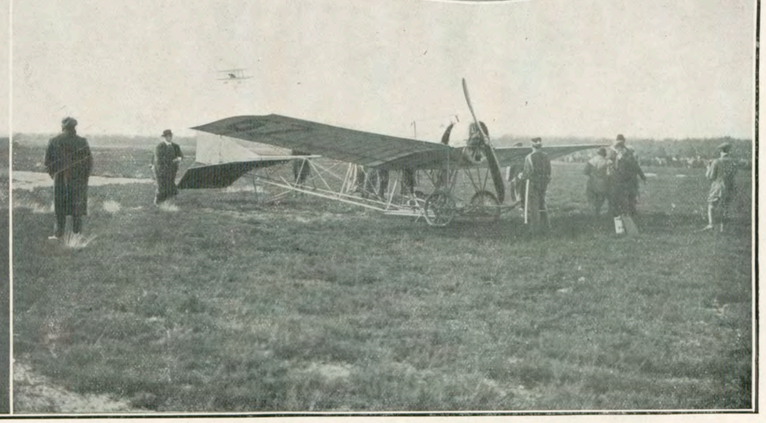
Beaumont acclame à Bruxelles.
A son arrivée, Beaumont monte en automobile pour se rendre aux tribunes.

L'arrivée de Garros.
Quoique très souffrant, Garros a continué la course. Il est 2e du classement.

Une voiture de ravitaillement.
Elle porte toutes les pièces nécessaires au montage d'un appareil entier et suit les aviateurs par la route.

Beaumont part de Bréda.
C'est sous une pluie battante, les ailes ruisselantes d'eau, que Beaumont atterrit à Bréda, trempé comme il put l'être quand, officier, il se tenait sur le pont d'un torpilleur sous la tempête.

Beaumont à Bréda.
La pluie était tellement forte qu'il fallut rentrer les appareils. Fort heureusement, trois quarts d'heure après, le soleil fit sa réapparition. Tout de suite, les intrépides hommes-oiseaux reprirent le chemin de Bruxelles où six d'entre eux se trouvaient le même soir.



Train à Bréda.
Le courageux Train continue la course, mais il est handicapé par le manque de soins. Il ne possède qu'un appareil sans même une hélice de rechange. Dans le fond, Tabuteau en vol va atterrir.

Tabuteau à Bréda.
Après un très beau début de course, le gagnant de la Coupe Michelin, a abandonné.

LES ARRIVÉES A UTRECHT

Vidart à l'aérodrome de Soesterberg

Vidart se classe troisième dans l'étape Liége-Utrecht, en 2 h. 17 m. 29 s. Il gardait cependant encore la première place du classement général.

Les Hollandais réclament des poignées de mains.

Le peuple calme par excellence qu'est le Hollandais s'enthousiasma cependant pour les exploits des aviateurs. Les spectateurs se disputèrent les poignées de mains que Garros leur distribua d'un air désabusé.

La reine-mère arrive à l'aérodrome.

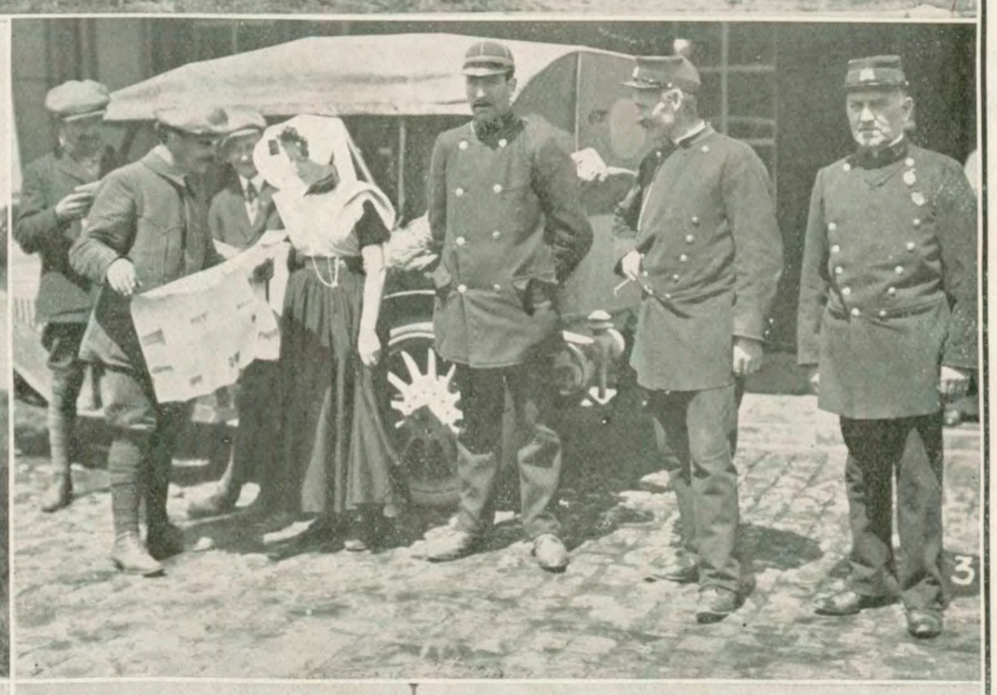
La reine douairière de Hollande vient à l'aérodrome et se fit présenter les quelques aviateurs qui n'étaient pas encore partis. Au-dessus, Gibert avec la couronne qui lui fut remise à l'arrivée.

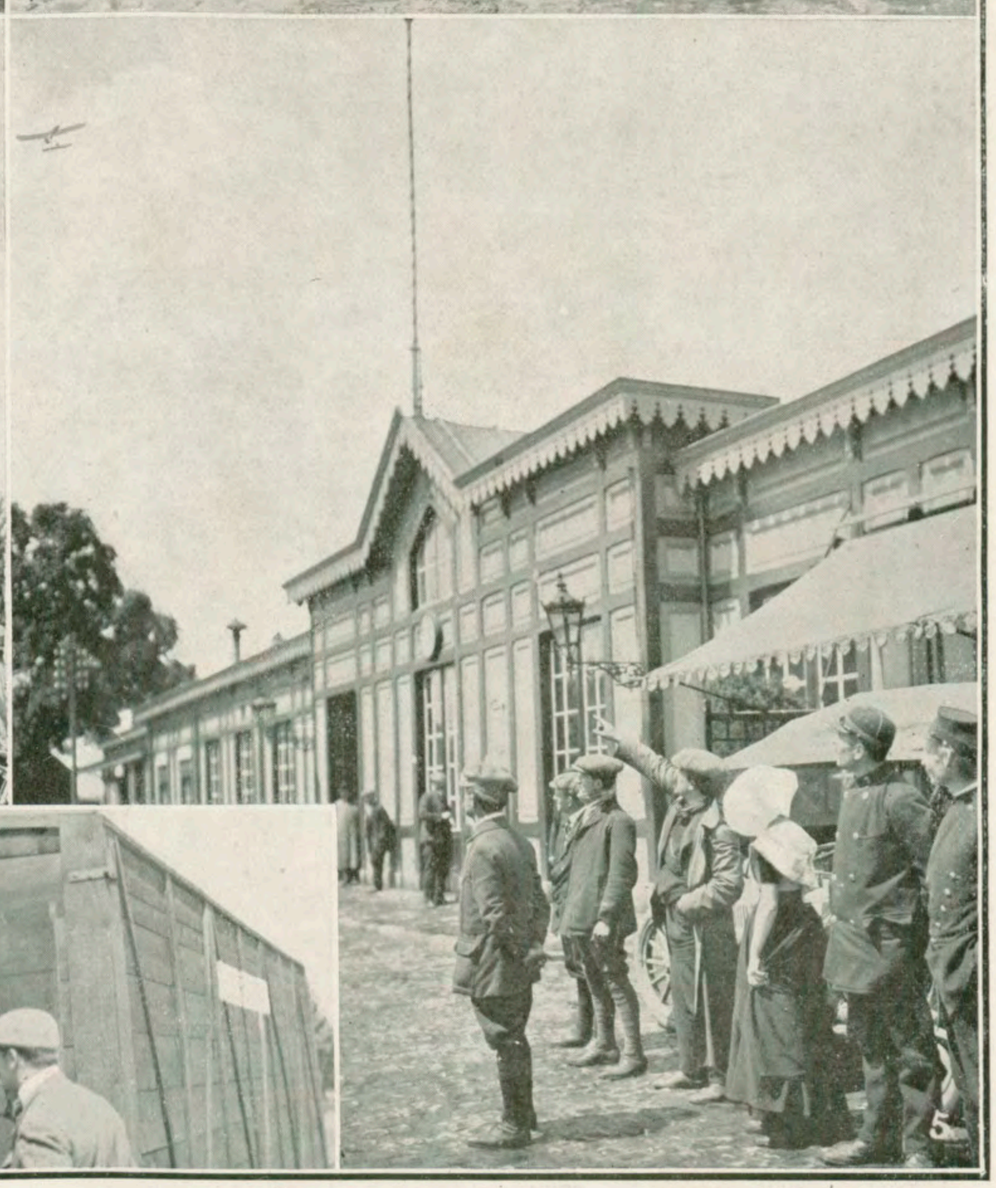
LES RÉPARATIONS A L'ESCALE

L'arrivée d'un moteur de rechange à Bréda.

Les aviateurs prudents se font suivre, pendant le Circuit, de voitures portant des pièces de rechange et les outils nécessaires pour la réparation. Voici la voiture de Wynmalen arrivant à Bréda. Ce n'est pas, comme on pourrait le croire, au premier abord, une bonbonne de vin généreux qu'on va débarquer, mais bien un moteur de rechange pour le biplan.

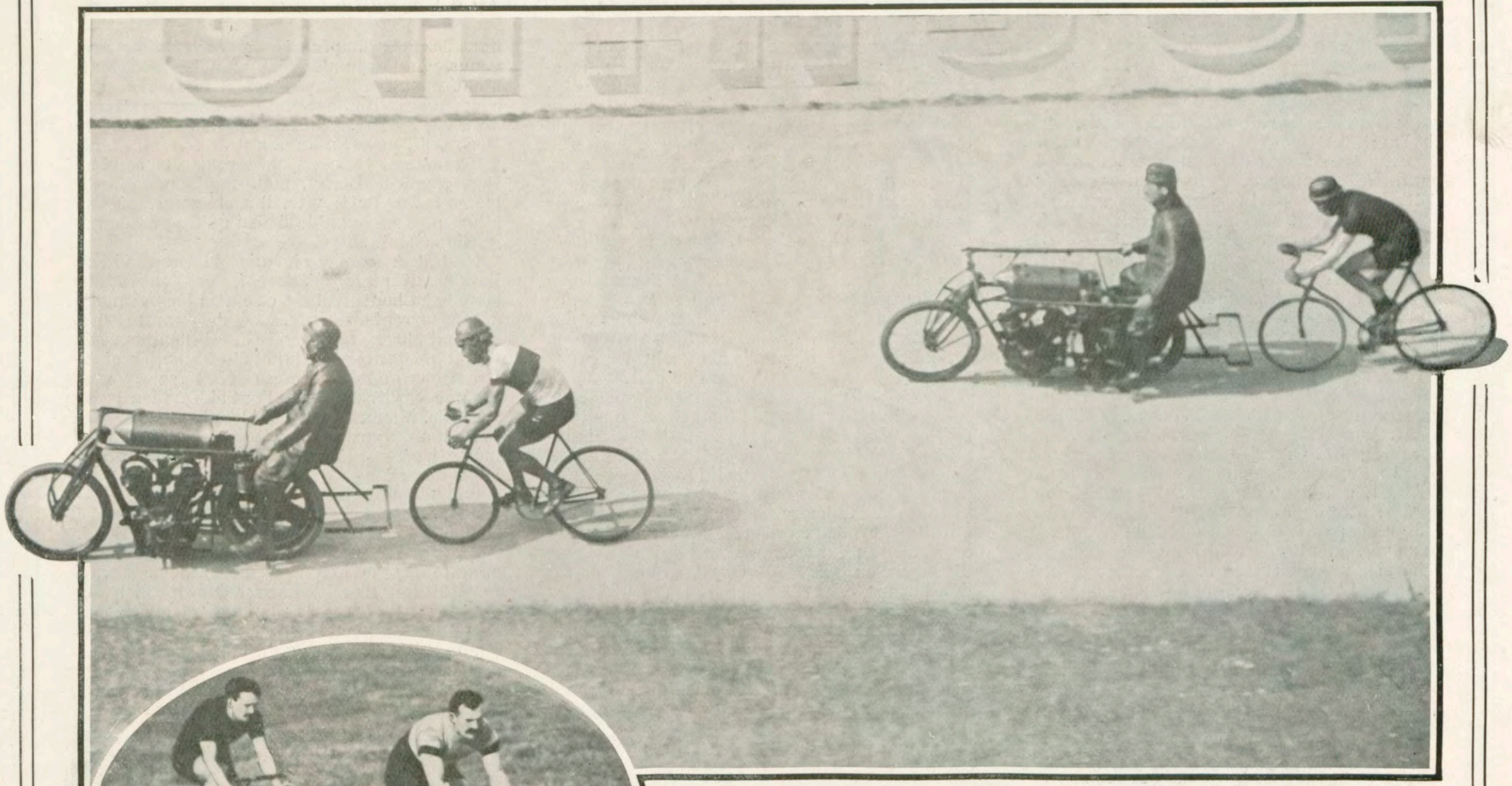
TROIS JOURS A BRÉDA





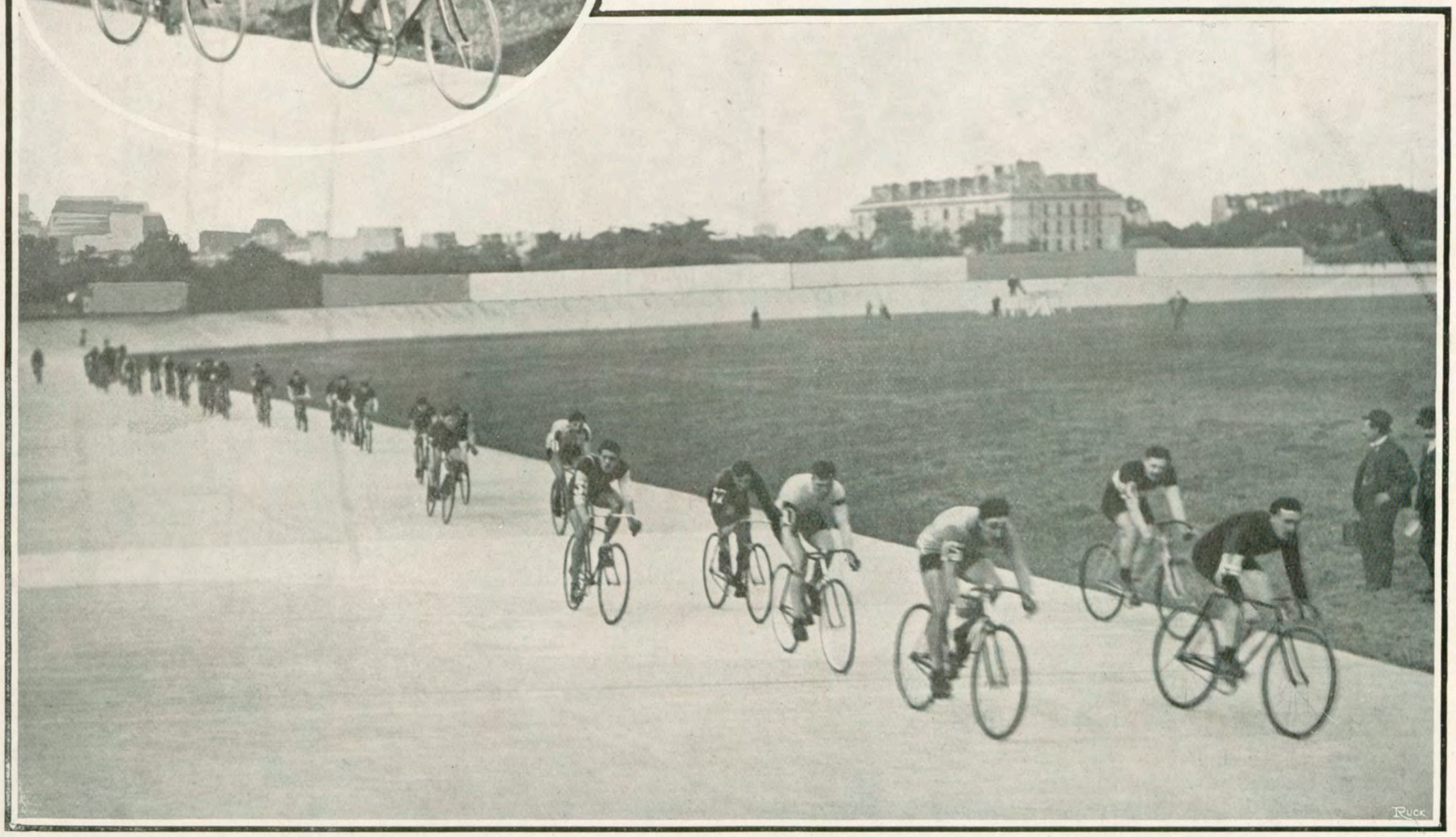
1. Les ambulanciers hollandais défilent en ordre sur le terrain d'aviation. — 2. Védrine à l'escale, explique aux agents du service d'ordre où il faut mener son appareil. — 3. Les mécaniciens de Weymann à la recherche de renseignements. — 4. Les scout boys de Bréda acclament Beaumont. — 5. Dans les rues de Bréda, on regarde passer Garros. Dans le public, une Zélandaise en costume national. — 6. Le poste de téléphone est installé tout simplement dans la caisse d'emballage d'un monoplan.

LA RÉUNION DU PARC DES PRINCES



Pendant la course des 50 kilomètres.

La course des 50 kilomètres derrière motocyclettes, qui réunissait Didier, Tichon, Hedspath, Muller, Lorgeon, revint aisément à Didier, en 45 m. 10 s.



La course de primes.

Comme toujours, un grand nombre de partants prirent le départ ; les primes furent gagnées par Danjou, Avrillon, Toussaint, Didier. Dans la finale, Auffray se classa 1er. Dans le médaillon, la 1re manche du match de vitesse, disputé entre Hourlier, Friol et Dupré, elle fut gagnée par Friol qui faisait dead-heat dans la seconde avec Hourlier et gagnait sans lutte la troisième, ses deux adversaires ayant crevé.

LE GRAND PRIX DE PARIS

Notre collaborateur Stuart explique comment le grand favori, Alcantara II, a été battu.

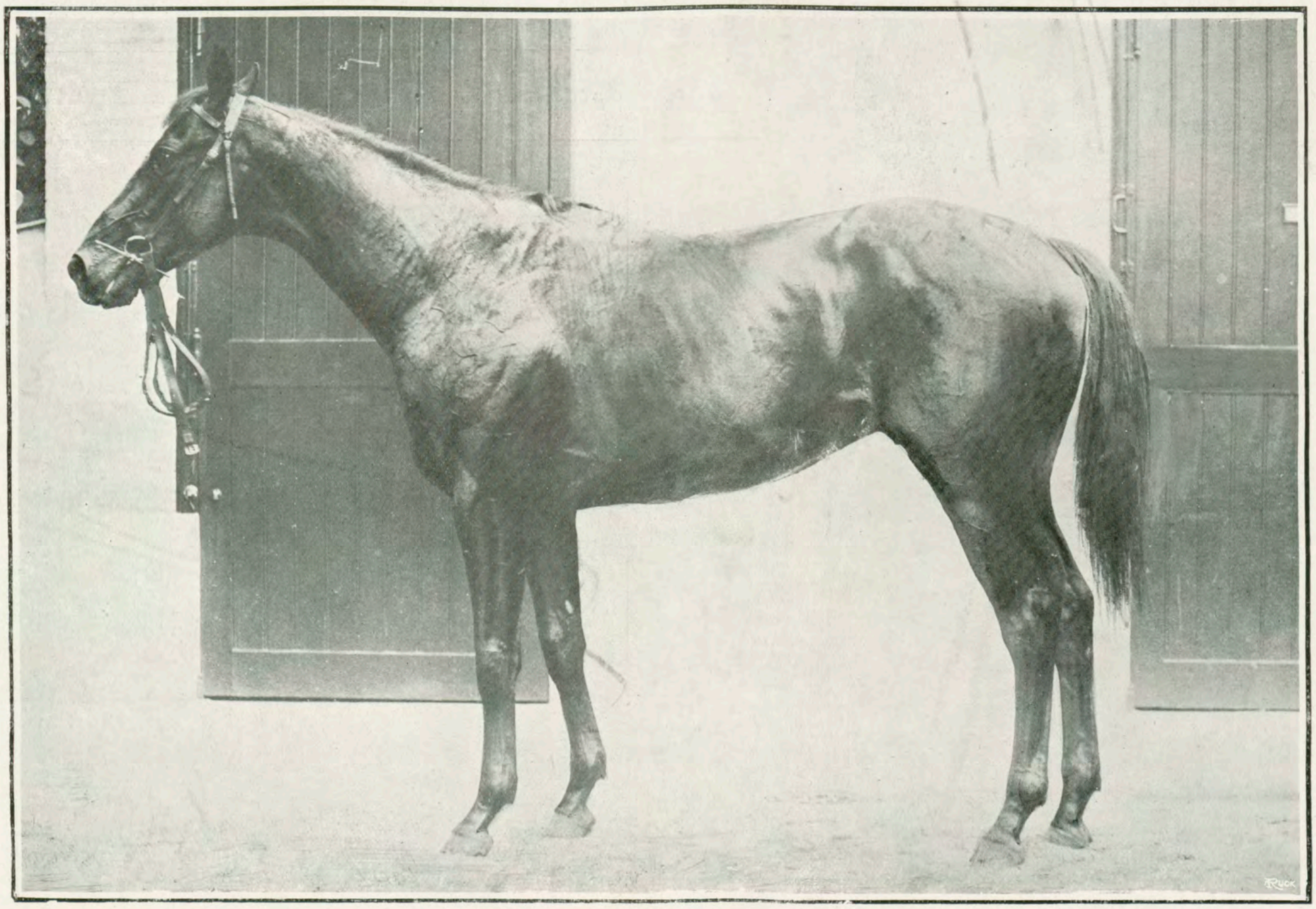
THÉORIQUEMENT le classement des trois ans devrait être à peu près achevé après le Derby. Le Grand Prix n'est là que pour le vérifier et y apporter s'il y a lieu de légères retouches. En fait, la retouche a été cette année un peu forte, si forte même, que ce classement si laborieusement opéré paraît à première vue remis en question. Cette première partie de la campagne s'est déroulée avec des péripéties vraiment assez singulières. Pendant six semaines on a flotté. Chaque dimanche apparaissait un pseudo crack qui huit ou quinze jours après, rentrait dans le néant. Enfin, avait surgi Alcantara II, que trois victoires successives, aussi décisives semblait-il, que probantes, avaient sacré champion. Seul, Matchless pouvait régulièrement lui disputer le titre. Et voici qu'Alcantara II s'efface à son tour, que Matchless rentre dans le rang et qu'un nouveau crack surgit à l'heure du dénouement. A première vue, tout cela paraît un peu décourageant. On est tenté de condamner en bloc tous ces cracks éphémères, de croire qu'As d'Atout, qui vient d'avoir son jour de gloire, aura bientôt comme eux son jour de revers.

Je crois pourtant qu'en dépit de ce nouveau bouleversement, la situation qui semblait très éclaircie avant le Grand Prix ne s'est pas très compliquée. Sa défaite, dont les causes apparaissent nettement, ne doit pas, je crois, modifier sensiblement l'opinion qu'on avait d'Alcantara avant la course. Ses trois brillants succès du Prix La Rochette, du Prix Lupin et du Derby, nous ont édifié sans doute possible sur sa qualité qui est très grande, comme ses courses antérieures nous avaient montré ses défauts qui sont fâcheux, fâcheux au point de paralyser dans certains cas toute sa qualité. Alcantara II, ne s'accommode du voisinage d'aucun concurrent ; dès qu'il a un cheval a côté de lui, il ne songe plus qu'à le mordre, ou à s'en écarter, il cesse immédiatement de s'employer. C'est ce qui est arrivé dans le Prix Hocquart. On s'est mal rendu compte à cette époque, je ne dirai pas de sa défaite, car il est très possible que Faucheur l'eut battu en tout état de cause, mais de sa faible défense. A l'entrée de la ligne droite, il est arrivé à l'encolure de Faucheur dans une action impressionnante, ce qui faisait prévoir une lutte des plus sérieuses. Mais immédiatement, il a tourné la tête et refusé de s'employer. Faucheur a gagné avec l'étonnante facilité que l'on sait.

Dans la Poule d'Essai, même spectacle. Alcantara II a eu dans la ligne droite quelques foulées admirables et a eu l'air de tout dominer, puis s'est occupé de ses voisins. Milton Henry a essayé en vain de lui remettre la tête droite, il a lâché son mors et tout a été fini. Tous ceux, malheureusement trop nombreux, qui aiment mieux critiquer que réfléchir, ou ceux trop nombreux encore, qui s'efforcent d'adoucir en criant au vol, l'aigreur de leurs désillusions, ceux-là ont critiqué Milton Henry et très injustement. C'est lui qui ayant constaté le défaut a trouvé le moyen d'y remédier. Dans le Prix La Rochette, il a détaché son cheval au départ d'un coup de cravache et l'a fait filer dans une telle allure que tout le lot s'est trouvé en détresse ; même jeu huit jours après, dans le Prix Lupin où ses adversaires prévenus par l'exemple du dimanche précédent, n'ont pas réussi davantage à le suivre. Il a couru aussi vite au début que dans une course de 1.000 mètres. On se demandait avant le Derby, s'il pourrait en allant de ce train, tenir 2.400 mètres. La question n'a pas été résolue. Il a gagné le Derby, mais il n'a pas été du même train. Parti vite, il a été ramené à une allure plus raisonnable si bien qu'il a pu démarrer dans la montée.

Restait à savoir si, dans le Grand Prix, il pourrait régler l'allure à sa convenance comme à Chantilly, tout en évitant le voisinage de concurrents. La présence de Granite visiblement chargé de lui créer des difficultés, était très inquiétante pour lui et c'est bien, en effet, Granite qui a déterminé sa défaite, sans compter que les circonstances l'ont aidé à bien jouer son rôle. Mieux placé qu'Alcantara II au départ, il a pu partir plus vite que lui ; Barat l'a même légèrement attendu un moment et l'a laissé venir à une demi-longueur près et s'est employé de son mieux pour empêcher de le dépasser. Il est arrivé alors ce qui était arrivé dans le Prix Hocquart et dans la Poule d'Essai. Alcantara II a tourné la tête et s'est occupé de Granite qu'il a cherché à mordre. Que devait faire Milton Henry ? Laisser Granite filer devant lui ? Les autres le rejoignaient et la situation était la même. Essayer de passer en tête quand même ? C'est ce qu'il a fait, mais au prix d'un effort excessif prématuré qui l'a laissé sans ressources au milieu de la montée.

STUART.



As d'Atout, le vainqueur du Grand Prix de Paris.

As d'Atout, par Macdonald et Anastasie, au marquis de Ganay (O'Neill), qui avait déjà triomphé sur une distance analogue à celle du Grand Prix de Paris, dans le Prix Reiset et le Prix de la Pelouse, à Chantilly, s'est révélé stayer de grande classe, en triomphant de la formidable coalition de ses concurrents, il a suivi sans faiblesse le train rapide du début et a trouvé assez de ressources à la fin pour repousser Combourg.

La Vie au Grand Air

LA RENTRÉE DU VAINQUEUR

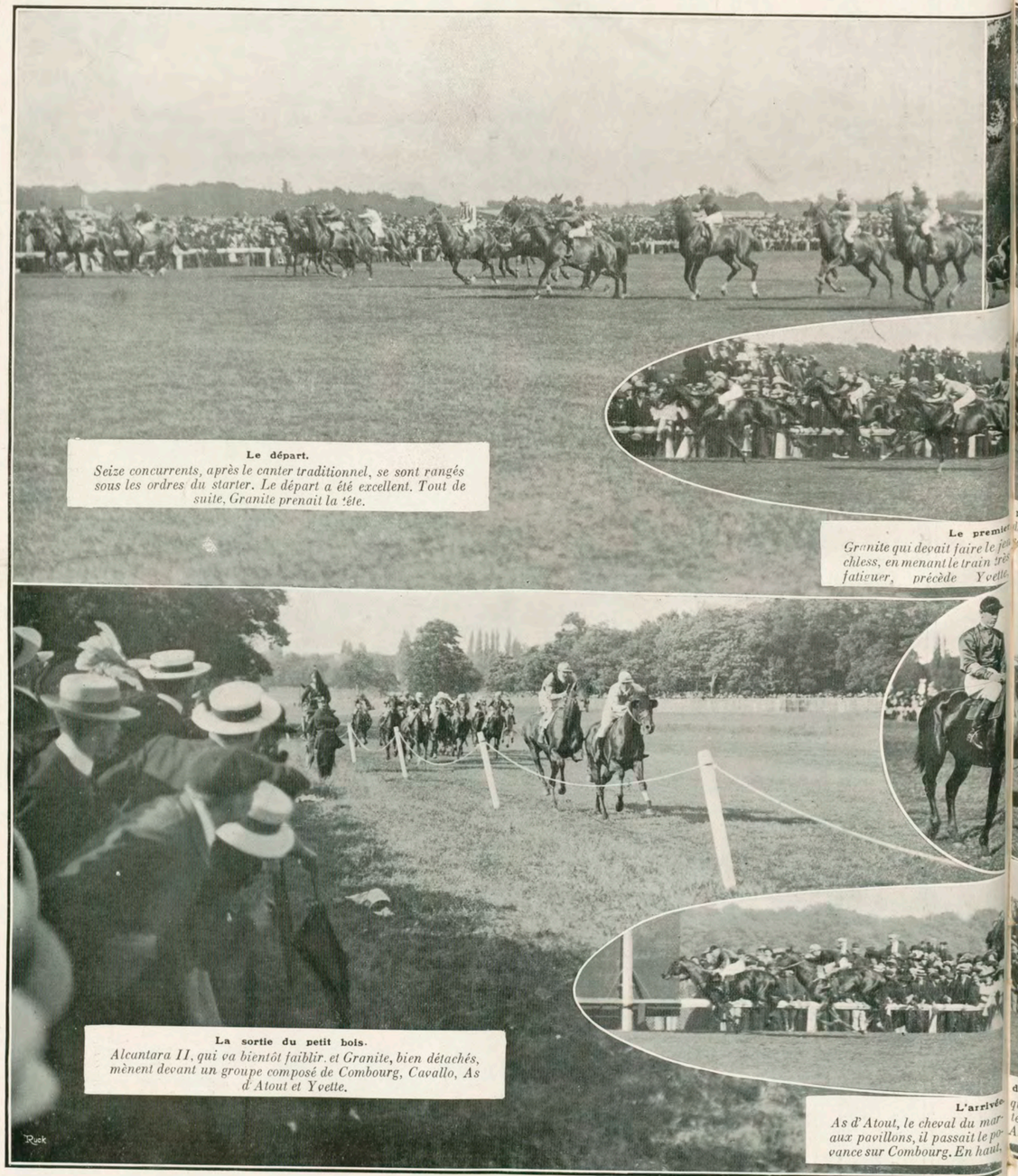
As d'Atout et son jockey O'Neill.

Le joli petit cheval du marquis de Ganay qui, énergiquement monté par O'Neill, a remporté le Grand Prix de Paris, a fait triompher pour la première fois dans cette épreuve les couleurs de son propriétaire, qui fait courir depuis vingt ans.

Rusk

LE GRAND PRIX DE PARIS EST GAGNÉ PAR UN OUTSIDER : AS D'ATOUT

La Vie au Grand Air



Le départ.
Seize concurrents, après le canter traditionnel, se sont rangés sous les ordres du starter. Le départ a été excellent. Tout de suite, Granite prenait la tête.

Le premier
Granite qui devait faire le je[u] chiless, en menant le train très fatiguer, précède Yvette

Passage.
[so]n compagnon d'écurie Mat[ra]pide à Alcantara II, pour le Combourg et Alcantara II.

Le moulin.
De droite à gauche : Granite, Alcantara II, Combourg, Yvette, Sobieski. Ce dernier, seul cheval anglais engagé, n'a joué qu'un rôle de comparse.

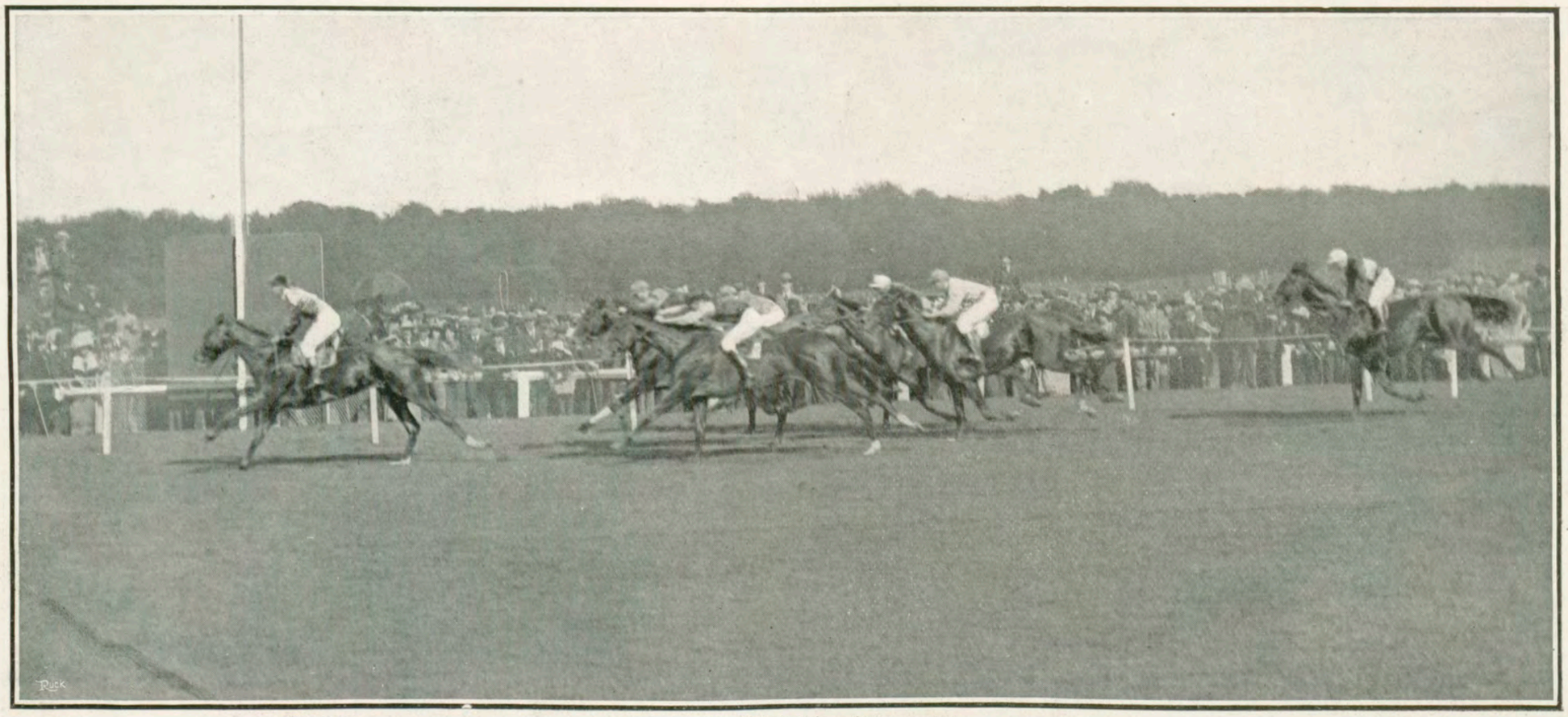
La sortie du petit bois.
Alcantara II, qui va bientôt faiblir, et Granite, bien détachés, mènent devant un groupe composé de Combourg, Cavallo, As d'Atout et Yvette.

L'arrivée
As d'Atout, le cheval du mar[quis] aux pavillons, il passait le po[ur]vance sur Combourg. En haut,

d'As d'Atout.
quis de Ganay, tenait la course teau avec une longueur d'a[van]As d'Atout se rendant au départ.

La descente de Boulogne.
Alcantara II, qui avait fourni un trop grand effort, était débordé par As d'Atout, Combourg, Météore et Rubinat II et bientôt, il rétrogradait au dernier rang.

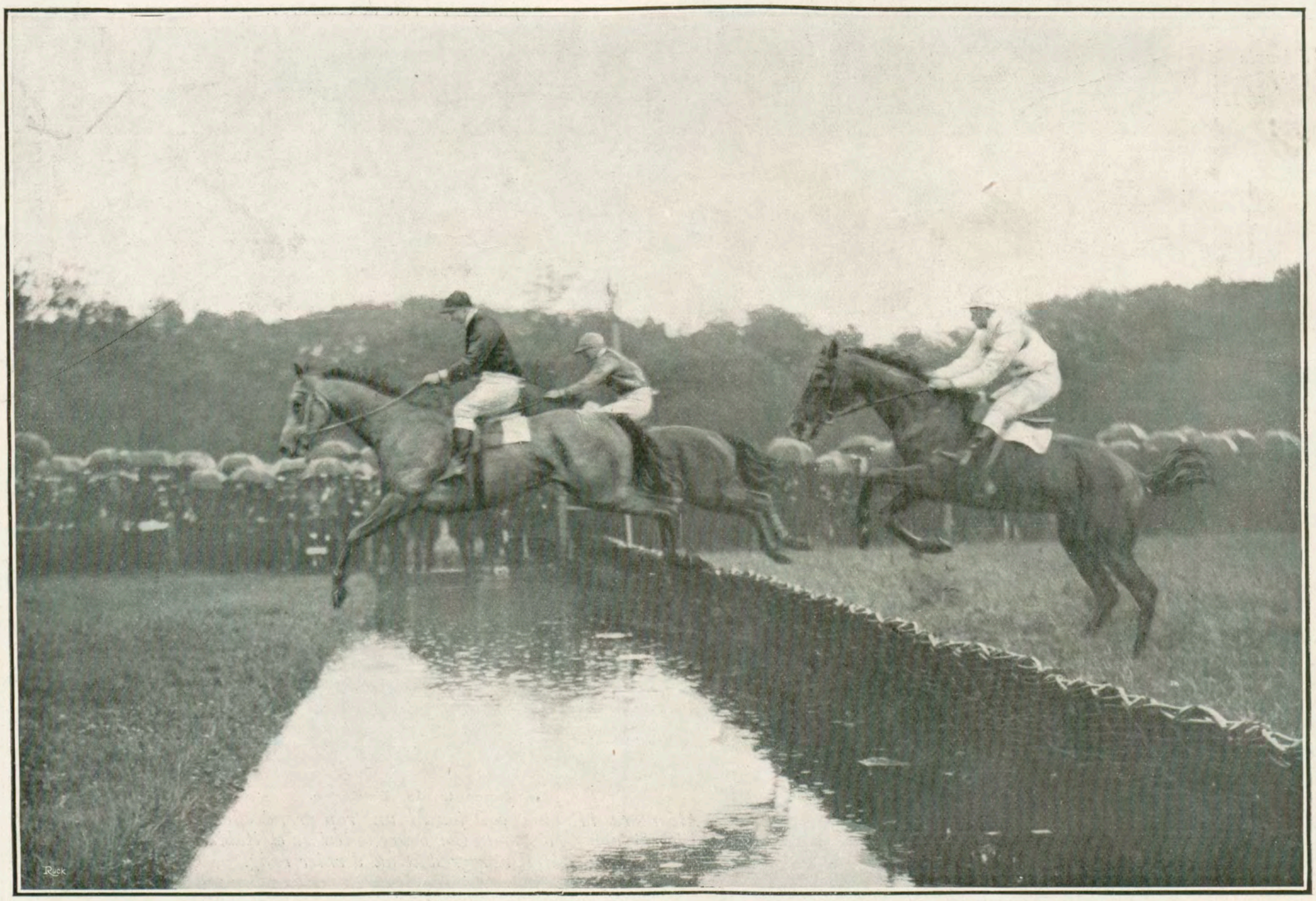
LA GRANDE SEMAINE HIPPIQUE



Badajoz Gros Papa Kildare II Philo-ophy

Le Handicap limité (20.000 francs, 3.000 mètres). Longchamp 22 juin. — L'arrivée.

Cette épreuve, qui attire toujours des chevaux de bonne classe, est revenue à Badajoz, devant Gros Papa et Kildare II. Oh! La La! a réglé l'allure devant Kildare II, Gros Papa et Linois. Kildare II est entré premier dans la ligne droite, mais Badajoz survenait à l'extérieur et gagnait d'une longueur sur Gros Papa, Kildare II troisième à une tête.



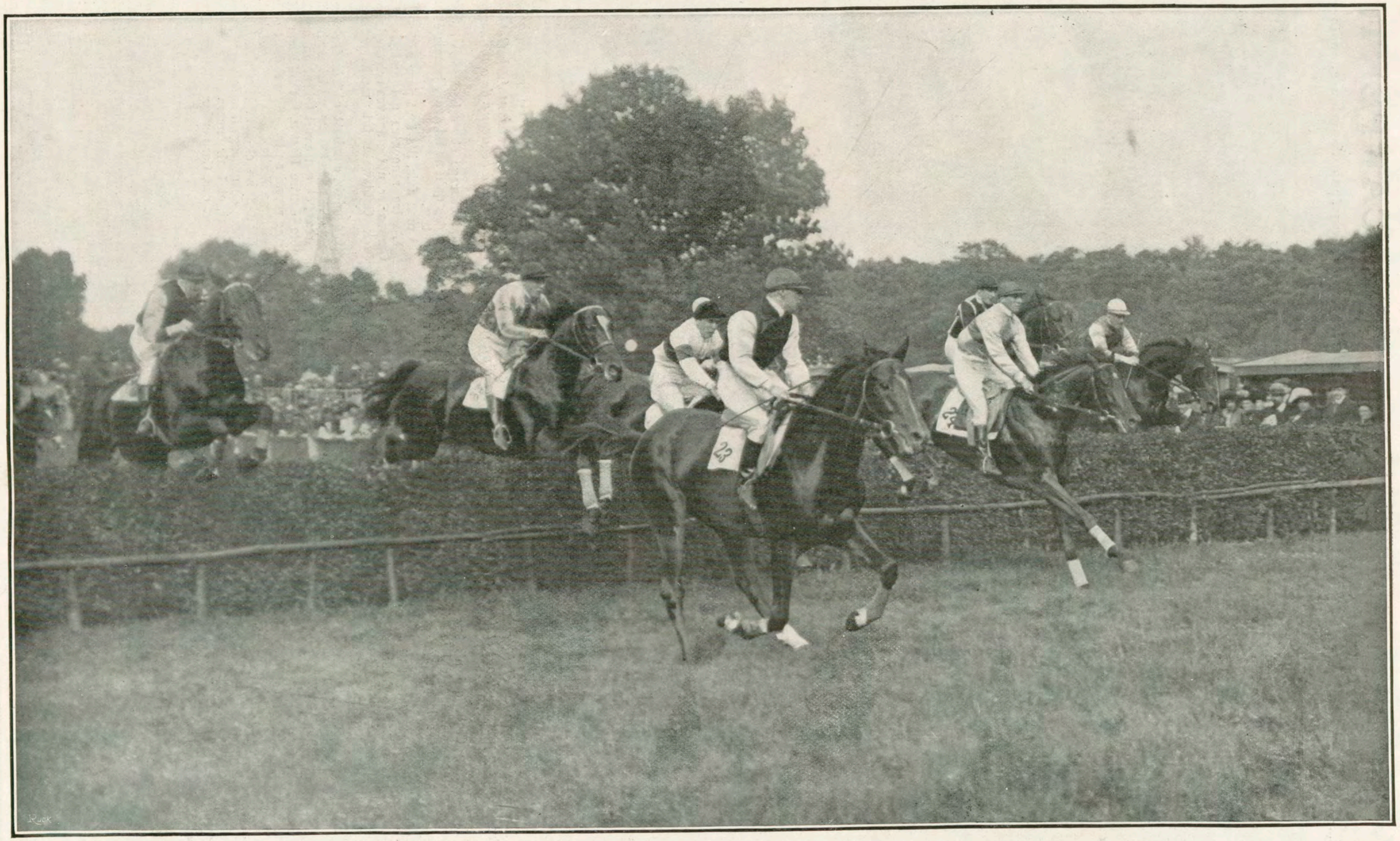
Teuton Cheshire Cat Causerie

Le Prix des Drags (steeple-chase, 25.000 francs, 4.500 mètres). Auteuil 23 juin. — Le saut de la rivière du huit.

C'est le vieux Journaliste, dont c'était la centième course, qui a remporté pour la troisième fois le Prix des Drags; il était hors de course à la rivière du Huit, où Teuton, Cheshire Cat et Causerie menaient le train; mais ces trois chevaux tombaient, et le vétéran finissait au petit galop.

La Vie au Grand Air

CARPE DIEM GAGNE LA GRANDE COURSE DE HAIES



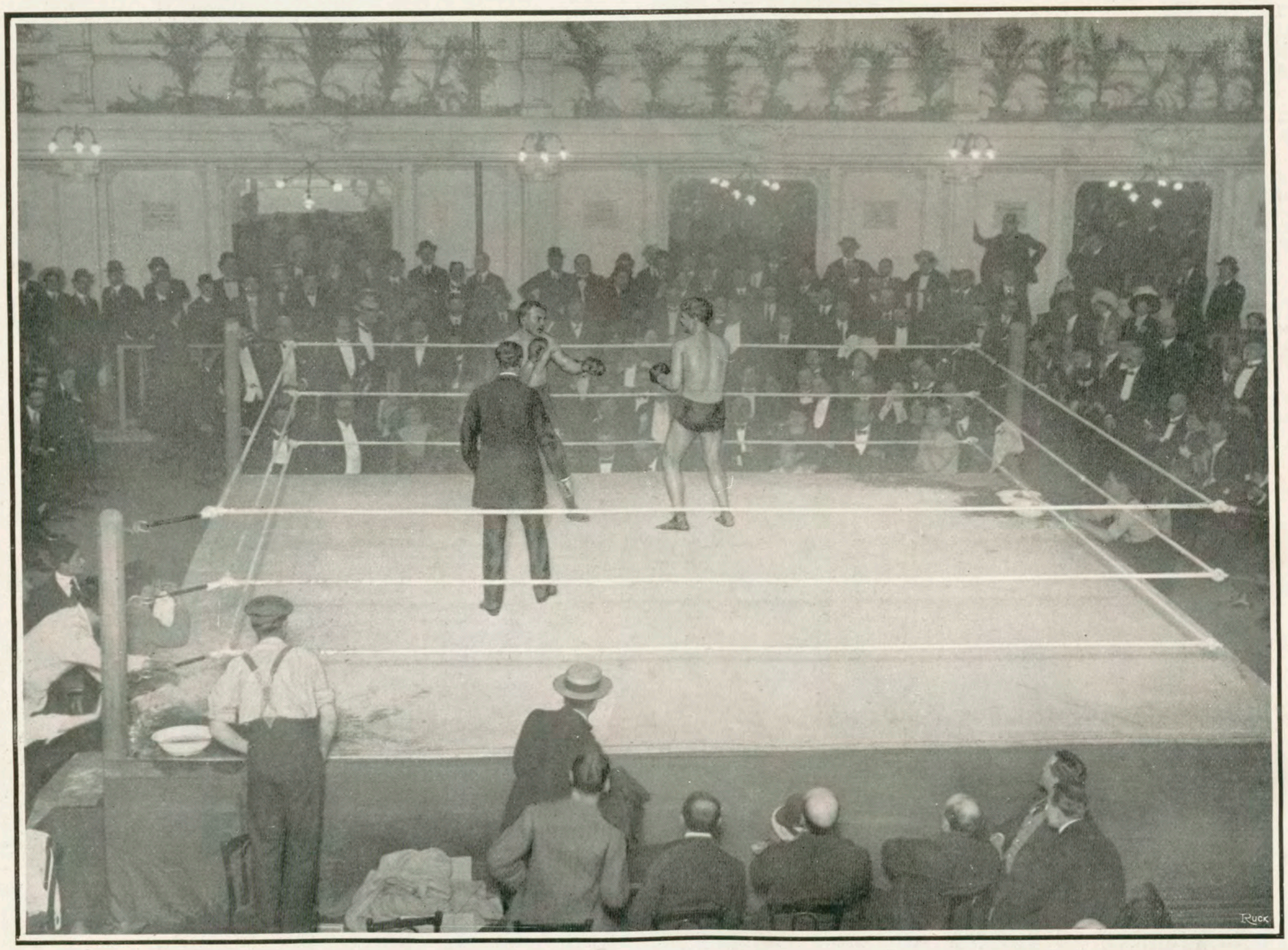
Strickland Bruges Akbar II Serpenteau Saint-Just II Percy Val d'Amour

LA GRANDE COURSE DE HAIES (50.000 francs, 5.000 mètres). — AUTEUIL, 21 JUIN. — LE SAUT DE LA PREMIÈRE HAIE

Treize concurrents, dont un cheval anglais, Strickland, se sont présentés sous les ordres du starter dans la grande épreuve d'Auteuil. Serpenteau, Val d'Amour, Saint-Just II, Bruges et Percy se sont élancés en tête. Dans l'allée des fortifications, Serpenteau se détachait ; au tournant des Lacs et aux tribunes, il menait toujours ; en face, Causerie passait au commandement, Saint-Just II se rapprochait. Percy entrait le premier dans la ligne droite, mais Saint-Just II et Carpe Diem survenaient, le cheval de M. Goudchaux prenait un petit avantage que Carpe Diem comblait rapidement pour gagner finalement d'une tête. — Percy troisième à quatre longueurs.

NOUVELLE VICTOIRE DE CARPENTIER

La soirée organisée par le National Sporting Club a prouvé que nous manquions d'amateurs, mais que nous possédions des champions parmi nos professionnels.



La victoire de l'invincible.

Georges Carpentier, qui n'a connu la défaite qu'une seule fois cette saison, vient de mettre le comble à sa gloire en écrasant Jack Goldswain, qui battit Marcel Moreau par knock-out et dont Hogan triompha en 5 reprises d'un combat qui donna lieu à beaucoup de controverses.

Le National Sporting Club, qui n'est fondé que depuis peu de temps, déploie une grande activité pour la propagation de la boxe en France.

Jusqu'à présent, tous les efforts et tout l'intérêt des dirigeants de la Fédération s'étaient exclusivement portés sur les professionnels au grand détriment des amateurs qui n'avaient aucune occasion de se rencontrer.

Courageusement, la nouvelle société, présidée par le duc Decazes, s'est mise à l'œuvre et a décidé de faire quelque chose pour les déshérités du sport pugilistique.

La soirée qu'elle organisait vendredi dernier nous a permis de constater deux choses:

1° Que nous possédions en Carpentier un boxeur pouvant prétendre à triompher des meilleurs et capable de disputer, prochainement, avec chance de succès, un championnat du monde ;

2° Que nos amateurs sont nettement inférieurs aux amateurs anglais, car les adversaires de Néret et de Damasso qui se sont montrés très ordinaires, ont triomphé de façon relativement facile.

Qu'il me soit permis de regretter en passant que l'on n'ait pas choisi Seguinaud ou de Neve, pour nous représenter; je suis certain que tous deux, et le second surtout, auraient fait très bonne figure contre les boxeurs anglais.

Des quatre combats d'amateurs, celui qui présenta le plus d'intérêt, fut celui qui mettait aux prises Pessietto et Erskine. Notre représentant nous donna même l'impression pendant un round de dominer son adversaire, mais celui-ci, très calme, arrêta le jeune Français de façon très efficace et gagna très facilement. La résistance du petit Toulousain n'en est que plus méritoire. Quant à Nastors, Damasso et Néret, ils succombèrent autant par manque d'entraînement que parce qu'ils avaient affaire à des hommes supérieurs.

Les deux combats de professionnels, par contre, furent des plus intéressants.

Poésy que l'on n'avait vu boxer, depuis quelque temps, que des adversaires inférieurs, avait affaire à forte partie. Young Joe Smith est en effet un des battants des plus renommés d'outre Manche, et l'on était un peu en droit de se demander ce que notre représentant pourrait faire contre lui.

Ce fut très simple: pendant les douze reprises du combat, le Français mena la danse et d'une façon telle que son malheureux adversaire eut toutes les peines du monde a ne pas être mis knock-out. Son courage seul le sauva.

Poésy est un boxeur très consciencieux, et s'il montait plus souvent sur le ring avec des hommes de classe, il serait un des meilleurs, sinon le meilleur, de sa catégorie. Dans un combat avec Willy Gould, combat où il n'eut pas souvent l'avantage, il a fait preuve de grand courage et de beaucoup de résistance, qualités qu'il ne lui avait jamais été donné de montrer.

A mon avis, il a tout pour arriver.

L'autre rencontre qui mettait aux prises Carpentier, notre nouveau champion welter et Jack Goldswain fut malheureusement fort courte.

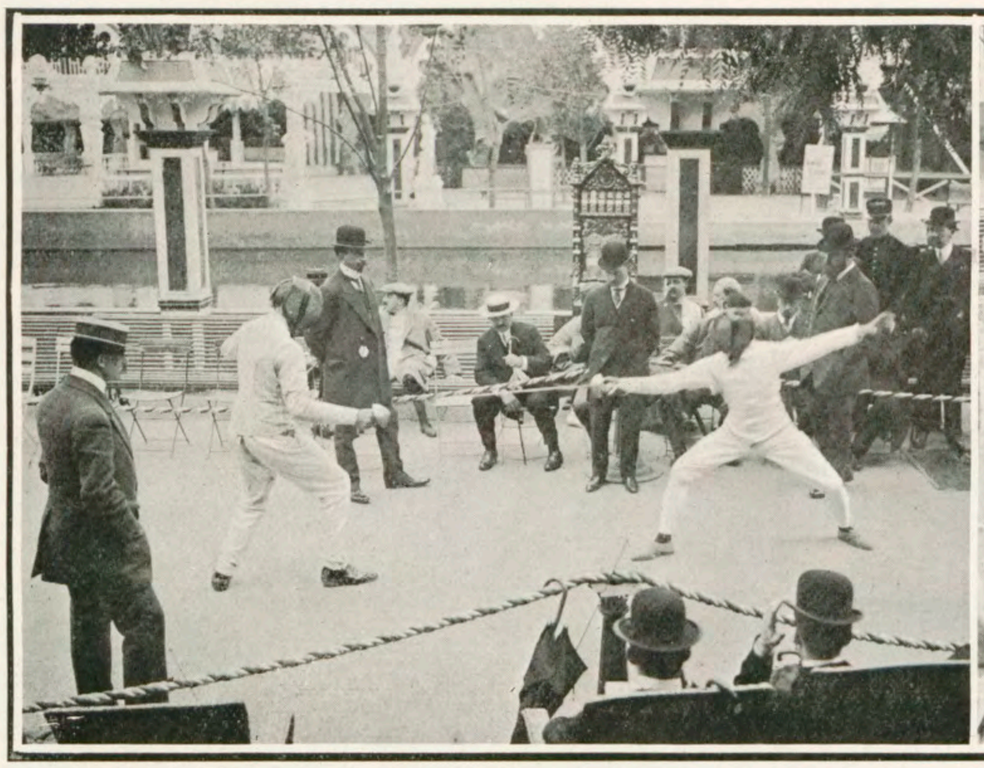
L'Anglais, combattant très dur et très courageux que nous avions vu triompher de Marcel Moreau, et qui avait fourni un combat honorable contre Hogan, fut inférieur dès le premier; round au troisième il était en sang, au quatrième, il allait à terre et y restait.

Etait-il knock-out? Il m'a semblé qu'avec un peu de courage il aurait pu reprendre le combat, et tenir encore une reprise ou deux. En tout cas, Carpentier a triomphé et comme aucun Français ne l'a jamais fait.

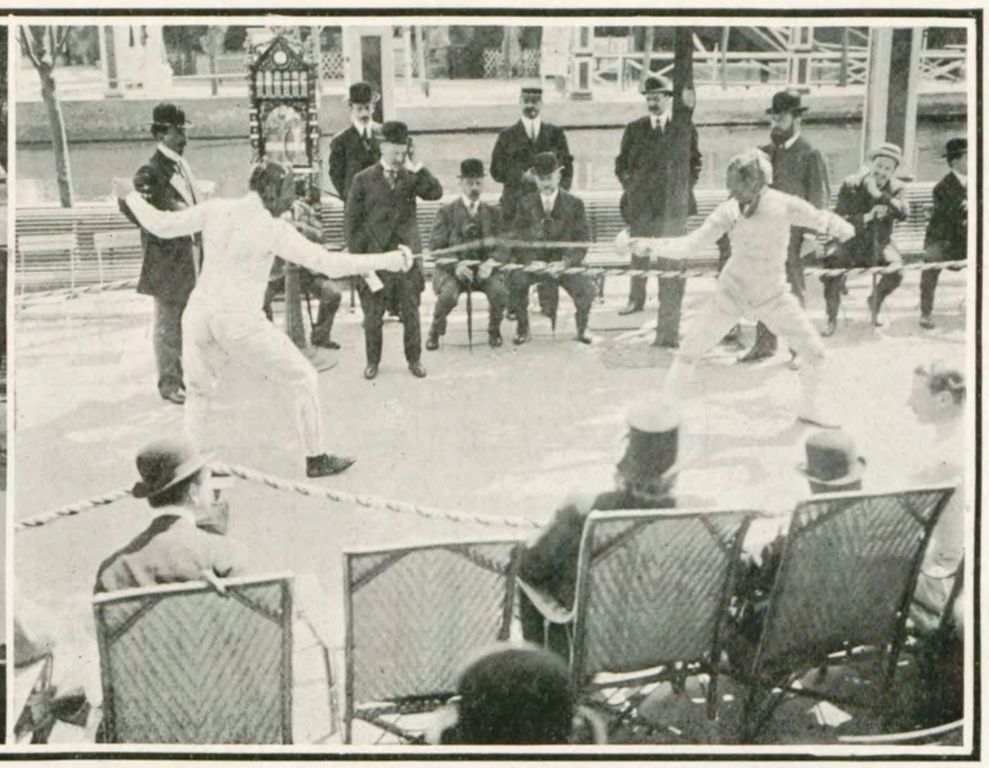
A qui peut-on maintenant opposer le petit prodige? Je ne vois pas un combattant de son poids ni en France ni en Angleterre qui puisse lui résister. Il faudrait donc le mettre en présence des Américains! Il est probable qu'il a maintenant tout ce qu'il faut, non seulement pour leur résister, mais pour sortir victorieux de rencontres avec les meilleurs. La saison prochaine, d'ailleurs, il est plus que probable qu'il se trouvera un organisateur pour nous donner le fin régal d'un match Willie Lewis-Carpentier.

JEAN AUGER.

LA GRANDE SEMAINE D'ESCRIME



MM. Dubourdieu et Sdilon.
Ces deux tireurs ont été classés respectivement pour faire partie de l'équipe de France.



MM. Lippman et Poupard.
M. Poupard s'est classé 6e de la poule d'honneur et a été choisi pour l'équipe de France.

M. Gaudin.
Qui s'est brillamment classé dans l'équipe de France.

L'Équipe de France.
Elle est composée de MM. Massard, Gaudin, Ducret, Carrère, Lajoux, Dubourdieu, Poupard, Lippman, Sdilon et Crespin.

M. Massard.
Le champion de France s'est fait beaucoup remarquer.

Mme Guillemot et M. Huguet.
Mme Guillemot s'est fait très applaudir dans un assaut avec M. Huguet, qui s'est classé 10e.

MM. Massard et Crespin.
Deux des tireurs classés dans l'équipe de France qui ont fourni un assaut très applaudi.

LA COURSE DES VOITURES LÉGÈRES

La coupe des voitures légères disputée dimanche à Boulogne-sur-Mer est revenue à Bablot. Elle fut un grand succès.

On a dit, et même de très bonne foi, que les courses d'automobiles avaient vécu et n'intéressaient plus désormais le public ; que, d'ailleurs, en l'état actuel de la construction, elles étaient devenues inutiles, n'étant plus susceptibles d'amener de perfectionnements notables.

L'empressement des spectateurs autour du Circuit de Boulogne en dit assez sur la première objection. Quant à la seconde, nous allons voir qu'elle est tout autant dénuée de valeur.

Tout d'abord, sans vouloir faire de la course un compte-rendu que nos lecteurs ont pu lire dans les quotidiens, indiquons à titre documentaire les temps des vainqueurs : aussi bien en tirerons-nous des conclusions.

Nous donnons seulement les temps de ceux qui ont accompli le parcours *total* en moins de huit heures, soit à une moyenne au moins égale à 80 kilomètres à l'heure environ.

TEMPS TOTAL

	1er tour	2e tour	3e tour	4e tour	5e tour	6e tour	7e tour	8e tour	9e tour	10e tour	11e tour	12e tour
	m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.	h. m. s.
Bablot (Delage)	35.56	1 10 40	1 44.52	2.19.43	2 54.15	3.28.41	4. 6.24	4.40.56	5.15.37	5.50.40	6.26.16	7. 2.41
Boillot (Peugeot)	34 16	1. 8.37	1 42.58	2.16 45	2.51.15	3.30. 0	4. 8.38	4.42.41	5.17. 9	5.51. 7	6.27.40	7. 3.53
Thomas (Delage)	36.13	1 11.28	1.46.33	2.21.42	2.56.56	3.32 8	4. 7.22	4.42.45	5.18.11	5.53.57	6.29.11	7. 4.17
Guyot (Delage)	36. 3	1.11.11	1.47. 3	2.22.46	2 58.13	3 33.39	4. 8. 8	4.44.20	5.19.25	5.54.29	6.29.55	7. 5.18
Porporato (Grégoire)	36.15	1.14. 0	1.50. 7	2.26.35	3. 3.27	3.40 13	4.16.28	4.52. 9	5 28 19	6. 8.13	6.53. 3	7 28.59
Burgess (Calthorpe)	34 47	1.14. 2	1.49.59	2.26. 2	3. 7.46	3.44.58	4.21.33	5. 2.31	5.40.44	6.20.33	7. 1.37	7 39.00
Reid (Arrol-Johnston)	37.50	1.17.26	1.54 51	2.33. 6	3.12. 7	3 49.10	4.30 5	5. 8.19	5.45.19	6.26 28	7. 3.13	7.39.37
De Vère (Côte)	38.37	1.22.48	2. 4.21	2.43.14	3.24.58	4. 3. 8	4.47.13	5.25.44	6. 4.24	6.42.47	7.21. 8	7.59. 2

TEMPS MIS A PARCOURIR CHAQUE TOUR

	1er tour	2e tour	3e tour	4e tour	5e tour	6e tour	7e tour	8e tour	9e tour	10e tour	11e tour	12e tour
	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.
Bablot (Delage)	35.56	34.44	34.12	35.51	34.32	34.26	38.43	34.32	34 41	35. 3	35.36	36.25
Boillot (Peugeot)	34.16	34.21	34 21	33.47	33.30	38 45	38.38	34. 3	34.38	33.58	34.33	36 13
Thomas (Delage)	36.13	35.15	35. 5	35. 9	35.14	35.12	35.14	35.23	35.26	35 46	35.14	35. 6
Guyot (Delage)	36 3	35. 8	35.52	35.43	35.27	35 26	35.19	35.22	35. 5	35. 4	35.26	35.23
Porporato (Grégoire)	36.15	37.45	36. 7	36.28	36.52	36 46	36.15	35.41	36.10	39 54	44.50	35.56
Burgess (Calthorpe)	34.47	39.15	35.57	36. 3	41.44	36. 8	36. 5	40. 2	38.13	39.49	41. 4	38.23
Reid (Arrol-Johnston)	37.50	39.36	37.25	38.15	39. 1	37. 3	40 55	38.14	37. 0	41.11	36.45	36.24
De Vère (Côte)	38.37	44.11	41.43	38.53	41.44	38.10	44. 5	38.31	38.40	38.23	38.21	37.54

Si l'on cherche à établir un classement de la vitesse sur le meilleur tour, on trouve :

1er	Boillot . . . (Peugeot)	5e tour	en 33 m. 30 s.
2e	Bablot . . . (Delage)	5e	— 34 m. 12 s.
3e	Burgess . . (Calthorpe)	1er	— 34 m. 47 s.
4e	Guyot . . . (Delage)	10e	— 35 m. 4 s.
5e	Thomas . . (Delage)	3e	— 35 m. 5 s.
6e	Porporato. (Grégoire)	12e	— 35 m. 56 s.
7e	Reid . . . . (Arrol-Johnston)	11e	— 3 m. 45 s.
8e	De Vère . . (Côte)	12e	— 37 m. 54 s.

Enfin, le tableau suivant donne les principales caractéristiques des marques victorieuses.

De tous ces documents, cherchons à tirer quelques conclusions.

La Régularité. Une première réflexion qui s'impose porte sur la régularité de marche des voitures.

Si l'on examine le tableau des temps de chaque tour, on constate que l'écart entre les tours le plus et le moins rapide *des deux* Delage celles de Thomas et de Guyot n'est que de 1'' 9. (Tour le plus rapide de Guyot, 35' 4'', tour le plus lent de Thomas, 36' 13'').

Ce fait démontre surabondamment avec quel soin Delage a établi ses voitures, et auss quelle mise au point minutieuse avait précédé le jour de la course : voilà bien la voiture de course construite en série !

La comparaison des temps de Boillot et de Bablot n'est pas moins instructive : Deux constructeurs établissent des voitures *complètement différentes*, ne se touchant que dans les points indiqués au règlement, voitures qui, sur 624 kilomètres, marchent *rigoureusement* à la même vitesse !

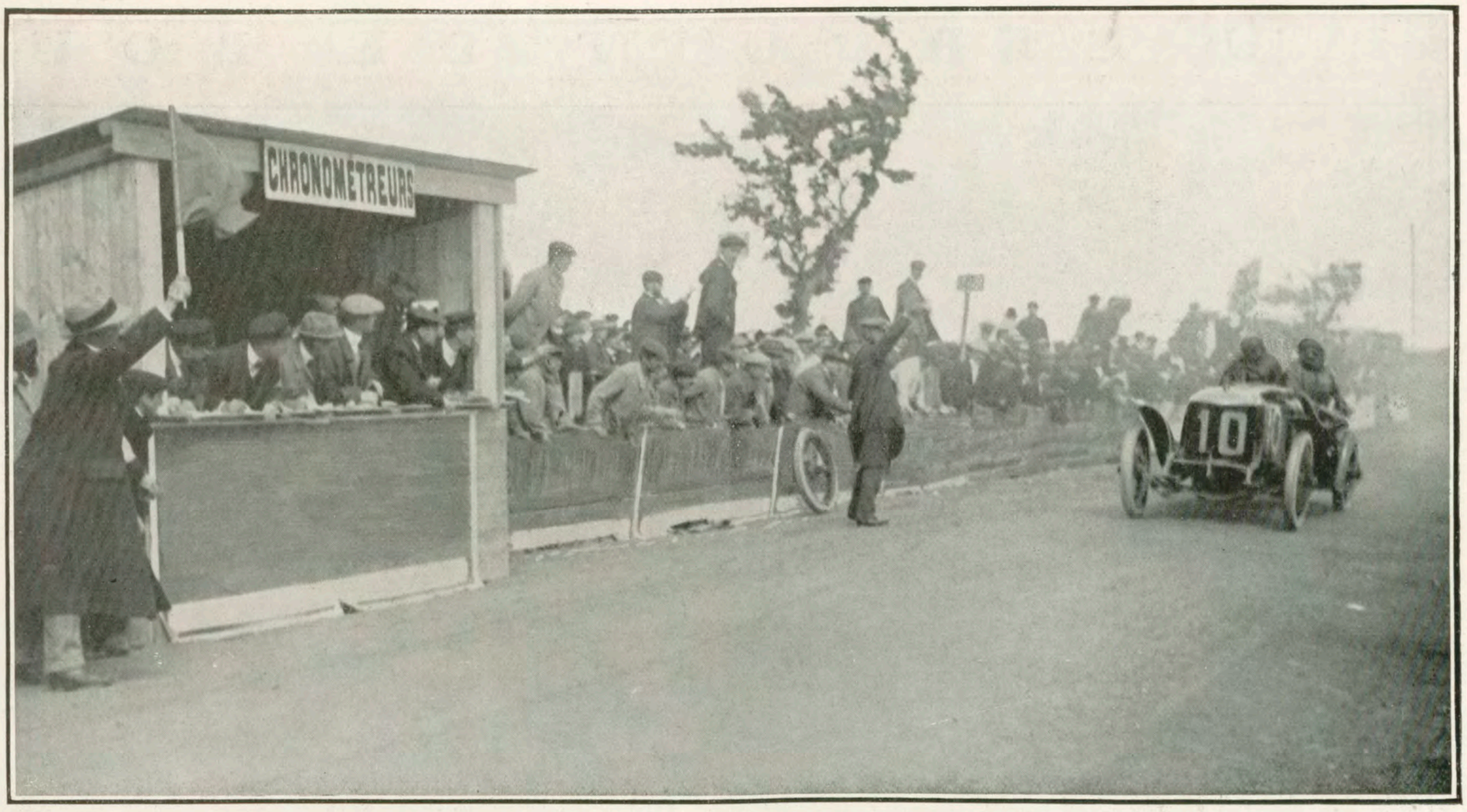
Nous disons *rigoureusement*, car si l'on tient compte de ce que Boillot a changé deux pneus et Bablot un seul, leurs temps se rapprochent encore !

Cette régularité est tout à l'honneur de notre camarade Faroux et montre que le règlement était bien fait, puisqu'il conduisait à des voitures capables des mêmes vitesses. Elle dénote aussi que la construction automobile est arrivée aujourd'hui à une perfection tout à fait remarquable : Les temps totaux des quatre premières voitures diffèrent au maximum de *deux minutes et demie...* sur 624 kilomètres !...

	Delage.	Peugeot	Grégoire	Arrol-Johnston	Calthorpe	Côte
Type du moteur	4-cylindres fondus par paires.	4 cylindres monobloc en V.	4 cylindres fondus par paires.	4 cylindres fondus par paires.	4 cylindres fondus par paires.	Moteur 2 temps, 4 cyl fondus par paires.
Alésage et course	80×149	78×156	80×149	85×130	79×150	89×120
Régime normal	2.250	2 400	2.500	2.000	2.000	1800
Embrayage	Disques.	Cône cuir droit	Cône cuir droit.	3 disques métalliques	Disques.	Cône cuir.
Circulation d'eau	Thermo-siphon.	Pompe.	Pompe.	Thermo-siphon.	Thermo-siphon.	Thermo-siphon.
Graissage	Sous pression.	Centrifuge.	Pompe et barbotage.	Sous pression.	Sous pression.	Barbotage.
Allumage	Magnéto Bosch.	Bosch, avance comm.	Bosch, avance comm	Bosch, avance comm.	Bosch, avance comm.	Bosch, avance fixe.
Nombre de bougies par cyl.	2	1	2	1	1	1
Nombre de soupapes	2	2	2	2	2	0
Disposition des soupapes	Horizontales commandées par culbuteurs.	En dessus, commandées par culbuteurs.	Symétriques.	Du même côté.	Du même côté.	»
Carburateur	Claudel.	Claudel.	Zenith.	Zénith.	Zénith.	Claudel.
Ventilateur	Non.	Non.	Oui.	Oui.	Non.	Non.
Nombre de vitesses	5	4	4	4	4	5
Prise directe	4e	4e	3e	4e	3e	3e
Transmission	Cardan.	Chaînes.	Cardan.	Cardan.	Cardan.	Cardan.
Voie et empattement	1 m. 32×2 m. 75	1m35×2m40	1m32×2m80	1m34×2m15	1m34×2m70	1m35×2m00
Poids à vide	1.000 k.	860 k.	850 k.	900 kil.	900 kil.	850
Roues	Métalliques amovibles. Rudge-Withworth.	Métalliques amovibles. Rudge-Withworth.	Métalliques amovibles. Riley.	Amovibles, Saukey.	Métalliques amovibles. Rudge-Withworth.	Métalliques amovibles. Riley.
Dimension des pneus	815×105 et 820×120	810×90	875×105	810×90	815×105	815×120
Vitesse moyenne du piston (normale)	11 m. par seconde.	12m50	12m50	8m70	10m	7m20

Passons maintenant à l'examen du tableau des caractéristiques des voitures.

Les voitures gagnantes En formulant un règlement imposant une cylindrée maxima, Faroux avait pour but, on le sait, de chercher à départager les moteurs *longs* et les moteurs *courts*.



Bablot termine son douzième et dernier tour.

Quand Boillot, parti 4e eut achevé son dernier tour, l émotion tut à son comble, Bablot, parti 10e passerait-il moins de 3 minutes après lui ? C est ce qui arriva. Car 1 m. 49 s. seulement séparaient les deux rivaux et le représentant de la Delage gagna par 1 m. 11 s.

La cause des moteurs *longs* paraît bien définitivement gagnée :

La voiture la plus vite, celle de Boillot (record du tour) a le moteur le plus long de tout le lot : 78 × 156. Le rapport de la course à l'alésage atteint le maximum autorisé : 2.

Les voitures se classent ensuite sensiblement (sauf la Calthorpe) dans l'ordre décroissant des courses du piston.

Partout, on adopte les grandes vitesses de piston, avec, comme conséquence, les régimes angulaires élevés.

Les très grandes difficultés de graissage et de refroidissement de moteur marchant à cette allure sont définitivement vaincues. Il est probable que nous ne nous arrêterons d'ailleurs pas à ces vitesses de piston de 12 m. 50 à la seconde. La voie paraît si féconde qu'elle sera poursuivie.

L'expérience de la course a démontré aux grincheux que les moteurs bien construits tenaient parfaitement à ces régimes : cause gagnée sur toute la ligne.

Le graissage sous pression, adopté partout, est la conséquence logique des grandes vitesses de piston : ou plutôt c'est lui qui permet de les atteindre.

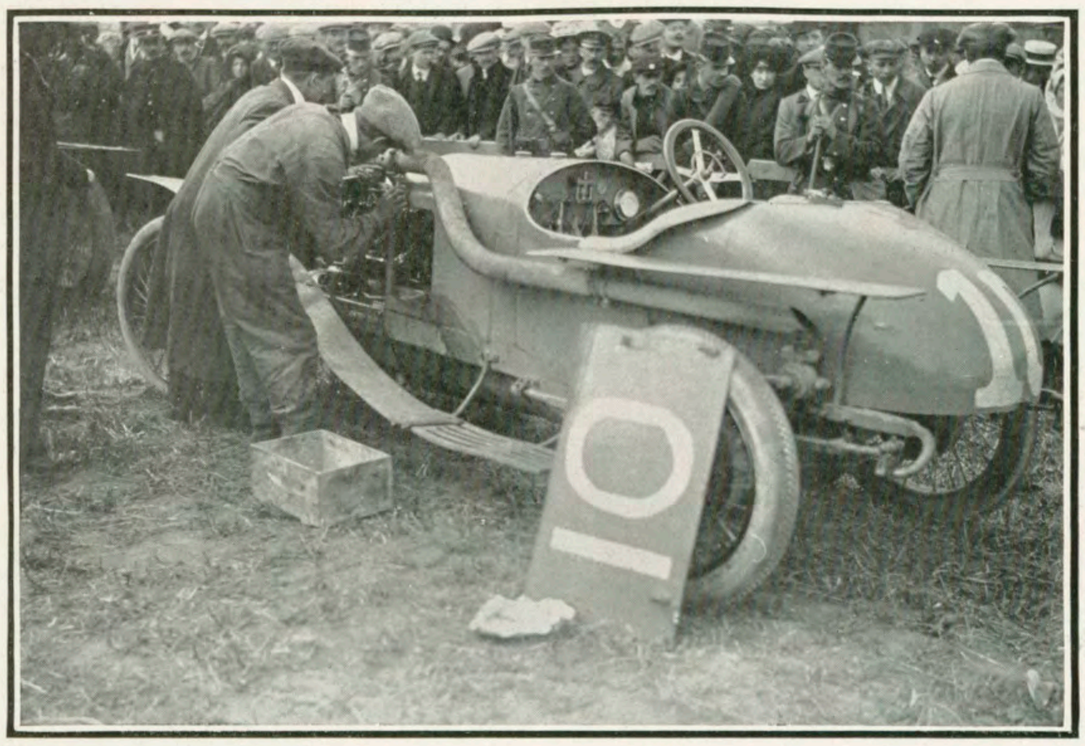
Dans la plupart des voitures des vainqueurs, nous trouvons une avance à l'allumage variable, et commandée par le conducteur.

Le rendement élevé des moteurs, leur compression considérable font qu'une avance fixe est à rejeter, à moins de solutions particulières de l'allumage : Delage, qui avait une avance fixe, met deux bougies par cylindre, ce qui lui permet de ne pas faire varier le point d'allumage.

L'aviation — qui n'a peut-être perfectionné que ce point du moteur — a fait naître les magnétos à grande vitesse qui donnent huit étincelles par cycle du moteur.

Rien a dire des autres dispositifs adoptés sur les voitures, si ce n'est en deux points :

1° Le nombre des vitesses est élevé : 4 au moins, 5 chez Delage et Côte, avec la 4e et 3e vitesse seulement en prise directe.



La vérification après la victoire.

Après l'arrivée, la voiture du vainqueur fut conduite au pesage, où M. Pol Ravigneaux vérifia que la cylindrée ne dépassait pas 3 litres.

Toute naturelle pour une voiture de course dont le moteur doit *tirer* même en descente, l'adoption de ces nombreuses vitesses ne semble pas indiquée pour les voitures de tourisme dont elle augmenterait le prix. Cependant, si l'on veut aller vite avec des moteurs de puissance restreinte, c'est là la solution.

Remarquons en outre que les moteurs des voitures du circuit manquent un peu de souplesse, parce que très poussés. Le cas n'est pas le même pour les moteurs de série.

A remarquer encore l'emploi universel des roues amovibles, solution élégante et sûre du remplacement rapide des bandages.

Presque tous les concurrents avaient adopté le Rudge-Whitworth à la grande satisfaction de M. Max Antoine, directeur pour la France de cette marque. Remarquons que grâce à la déperdition de chaleur par conductibilité, le pneu s'échauffe moins avec ces roues qu'avec les roues d'artillerie.

Les pneus. Un mot sur les pneus, puisque nous sommes amenés à parler d'eux. Ils n'ont pas eu d'histoire... quoiqu'ils aient sans doute modifié le classement des deux premiers.

Bablot a changé une roue, Boillot deux. A quatre minutes par opération, on voit que Peugeot a raté de peu la première place. Remarquons d'ailleurs que Bablot a fini son dernier tour à 100 à l'heure, avec un bandage à plat, ce qui le mettait à égalité de pneus avec le second.

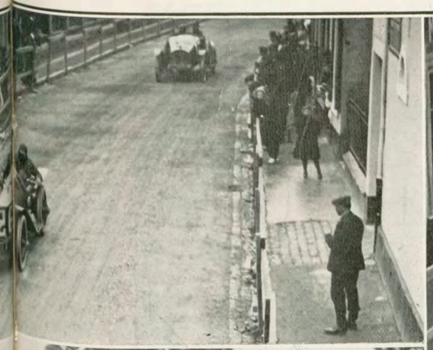
Les moteurs à deux temps. Pour la première fois, une voiture munie d'un moteur à deux temps affrontait la course : les voitures Côte ont fait d'ailleurs une figure honorable. Nous les reverrons sans doute à une meilleure place dans un avenir pas trop lointain.

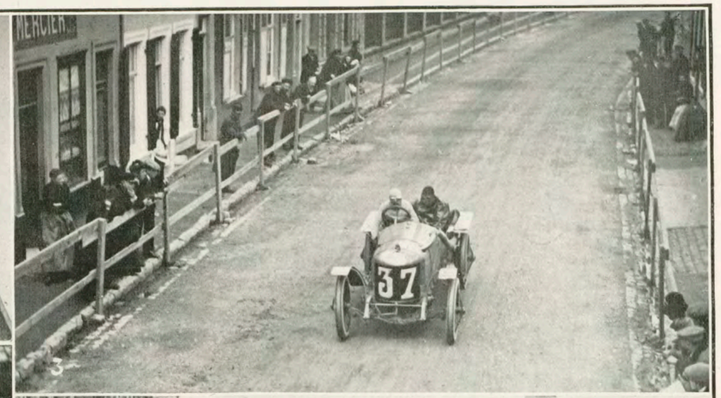
Que conclure de tout cela ? Bien des choses, et nous aurons sans doute l'occasion de revenir sur les résultats de cette course. Contentons-nous de remarquer, en finis ant, que le moteur des voitures de Boulogne donnait environ 70 à 80 chevaux, alors qu'il y a cinq ans le moteur de 80 d'alésage ne dépassait pas 25 chevaux. — *Et nunc, erudimini !...*

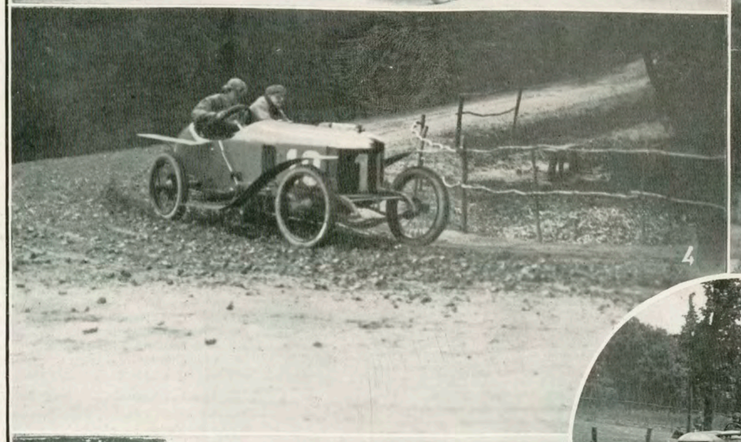
HENRI PETIT.

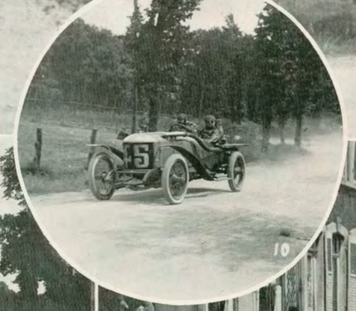
La Vie au Grand Air

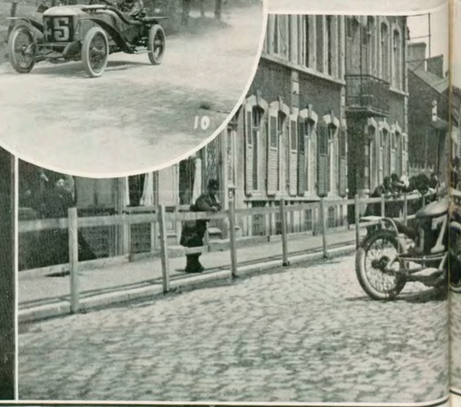
AU CIRCUIT DE BOULOGNE — LEURS VIRAGES

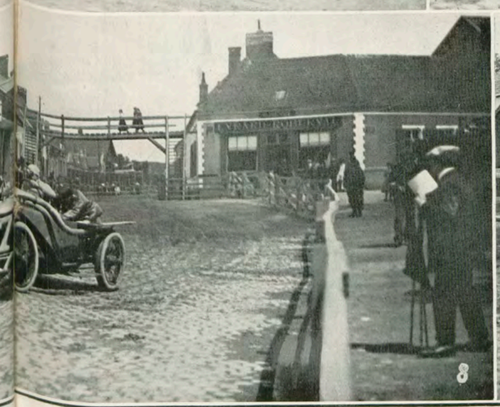


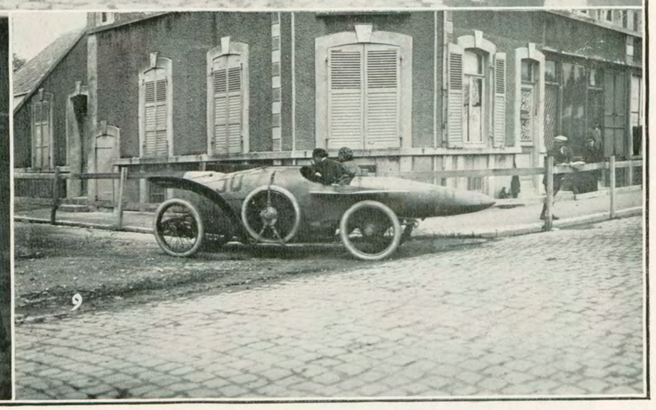










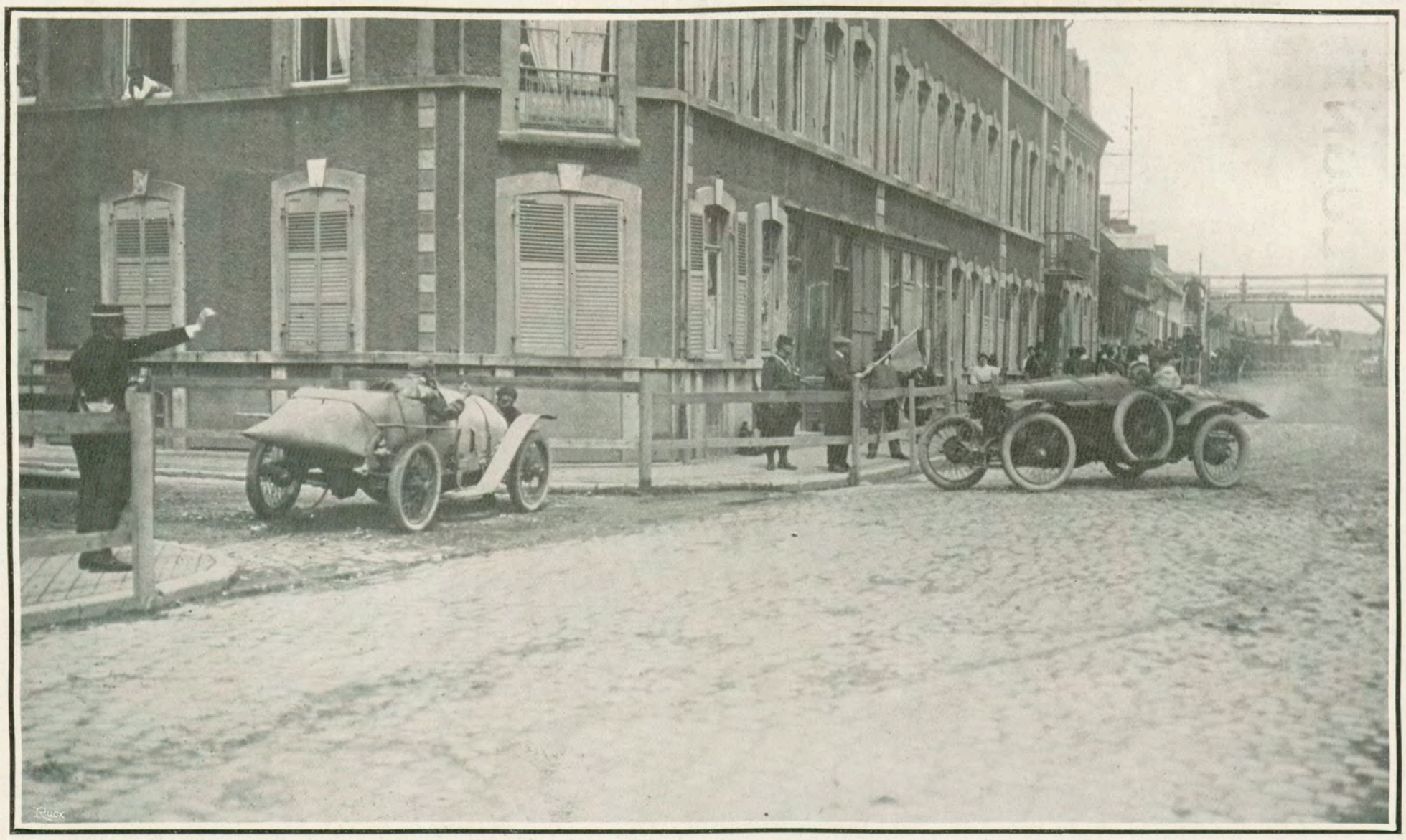


1. Boillot à Baincthun. Il s'est classé second en 7 h. 3 m. 52 s. Pneus Michelin, carburateur Claudel, roues Rudge-Whitworth, Vacuum Mobiloil. — *2. Guyot passe Coatalen à Desvres. Il s'est classé 4e en 7 h. 5 m. 18 s.* Pneus Michelin, carburateur Claudel, roues Rudge-Whitworth, essence Automobiline, Vacuum Mobiloil. — *3. Thomas à Desvres ; classé 3e en 7 h. 5 m. 17 s., a fait une très jolie course, inquiétant Boillot derrière qui il a terminé très près.* Pneus Michelin, carburateur Claudel, roues Rudge-Whitworth, essence Automobiline, Vacuum-Mobiloil. — *4. Bablot, au virage du chemin forestier.* — *5. Bablot au virage de Baincthun.* — *6. Guyot à Desvres.* — *7. Thomas rejoint Porporato, dans le virage du Pot-de-Terre.* — *8. Thomas traverse Desvres, vue prise du haut de la passerelle.* — *9. Porporato au virage de Desvres. Il s'est classé 5e en 7 h. 23 m. 29 s. et a fourni une course remarquable de régularité.* Pneus Michelin, carburateur Claudel, roues Rudge-Whitworth, Vacuum Mobiliol. — *10. Rigal à Baincthun. Après avoir fait un beau début de course, il a été contraint de s'arrêter ayant couvert les 476 kilom. en 5 h. 21 m. 22 s.* Pneus Michelin, carburateur Claudel, roues Rudge-Whitworth, essence Automobiline, Vacuum Mobiloil.

LA TRAVERSÉE DE DESVRES

Hanriot passe Rivière à Desvres.

Les pavés ne sont pas précisément un sol idoine pour la course. Cependant, les concurrents n'hésitaient pas à se passer en pleine ville. Il faut dire d'ailleurs que tous les concurrents étaient tous des maîtres du volant, et que tous avaient passé plusieurs jours à reconnaître la route avant la course. Et aussi, on n'eut pour la première fois, aucun accident à déplorer.

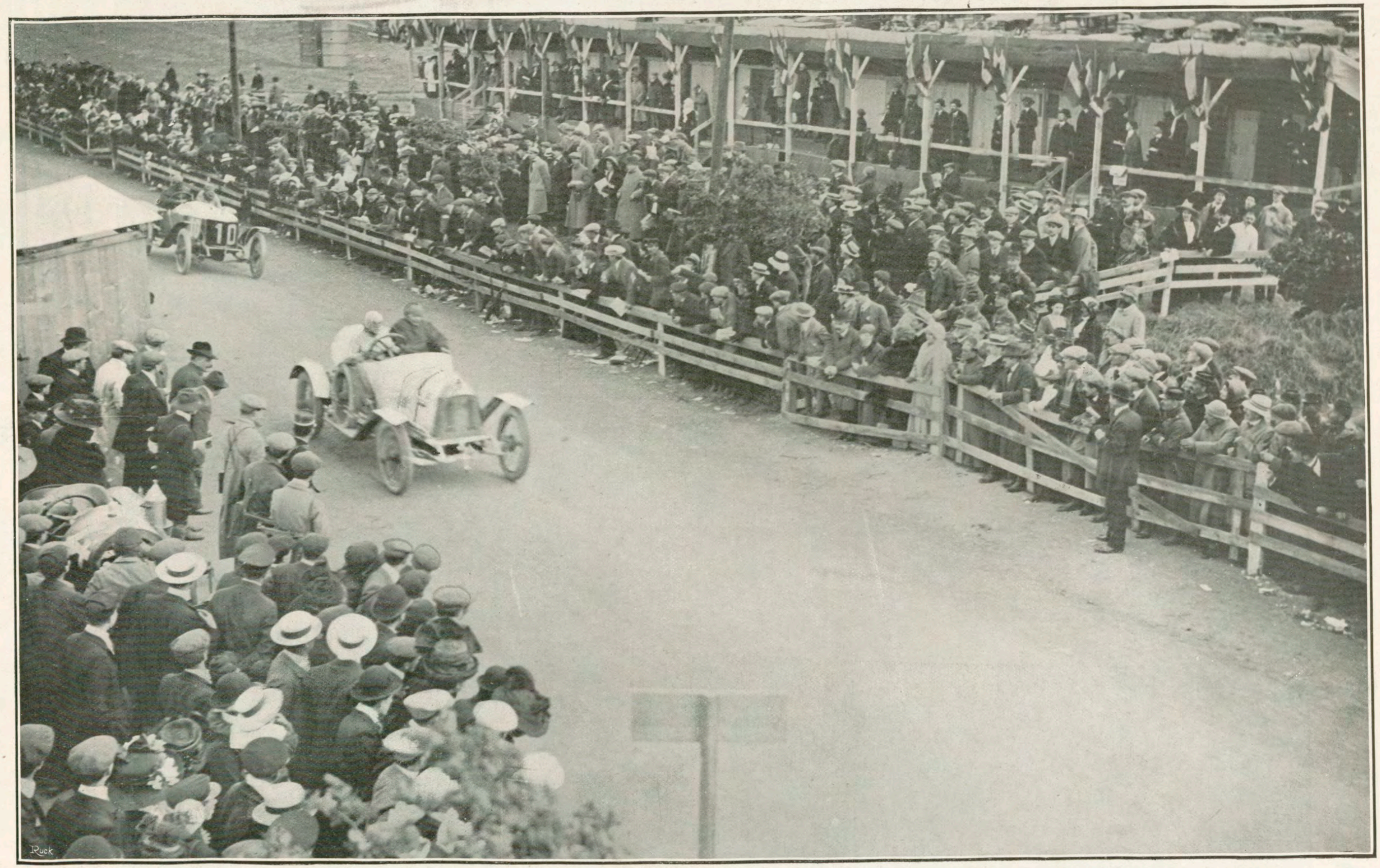


Un virage en pleine ville.

Le parcours du Circuit était difficile. Quoiqu'on ait pris soin d'éviter la plus grande partie de la traversée de Desvres, il y avait encore des virages à angle droit sur le pavé. Sur notre photographie, De Vère, qui tourne trop brusquement, fait un tête à queue, pendant que Duray, en conducteur habile, s'arrête pour ne pas causer un accident.

La Vie au Grand Air

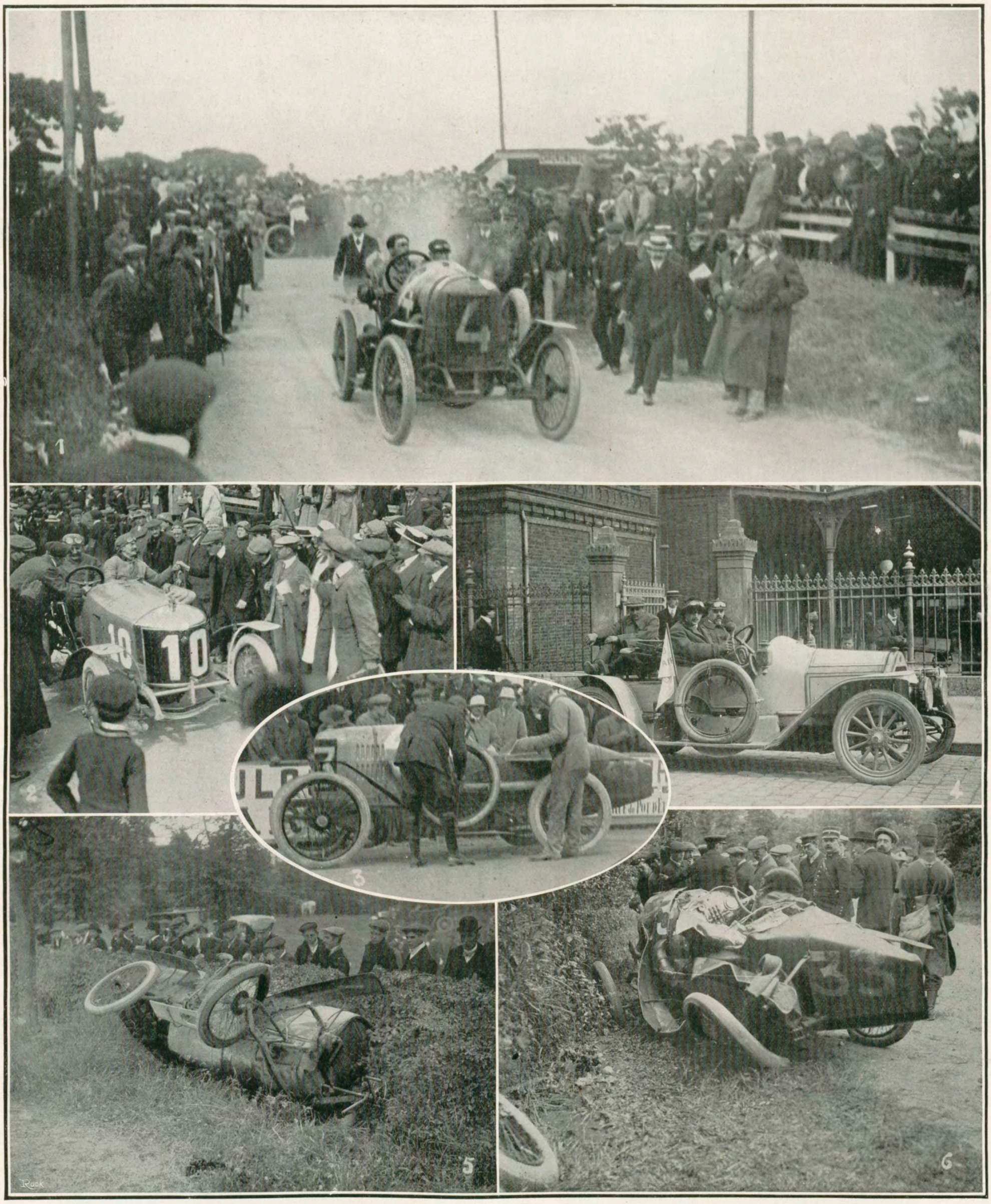
LE CIRCUIT DE BOULOGNE — DEVANT LES TRIBUNES



UN ÉPISODE ÉMOUVANT : BABLOT PASSE MATHIS

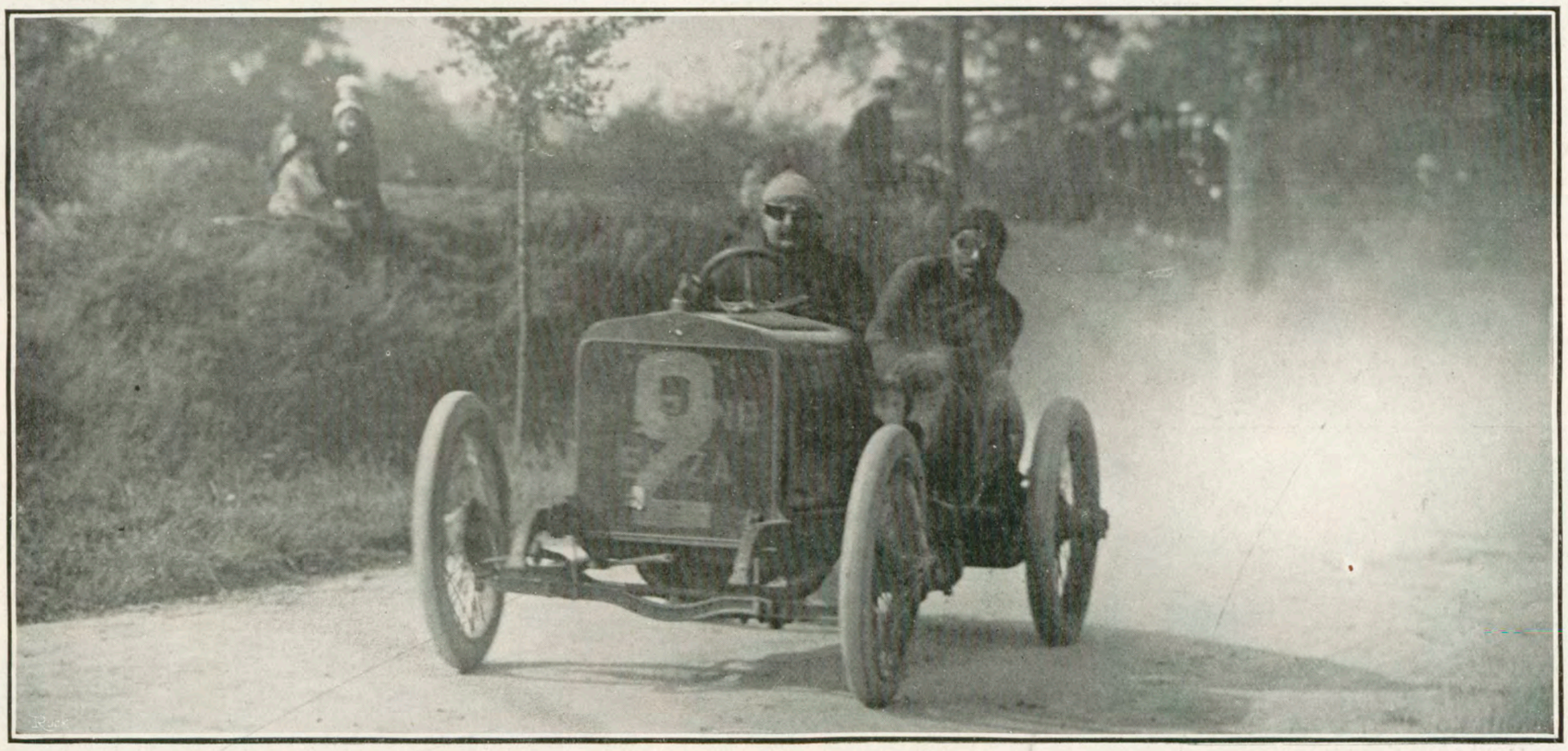
C'est devant une foule nombreuse, trop nombreuse même pour les dimensions des tribunes, que s'est disputée la Coupe des voitures légères, organisée par l'Auto. *Au troisième tour, Bablot doubla Mathis en face des tribunes et peu s'en fallut qu'il n'entrât dans l'enclos qu'on avait baptisé : «Tribune de la Presse»*. Magnéto Bosch, carburateur Claudel, roues Rudge-Whitworth, Essence Automobiline, Vacuum Mobiloil.

AUTOUR DE LA COUPE



1. Boillot rentre au pesage. Quoique ayant battu le record du tour, en 33 m. 30 s., il se classe second sur sa voiture Peugeot. — 2. Bablot, après sa victoire, est félicité et acclamé par ses amis. — 3. Hanriot change sa roue Rudge-Whitworth. — 4. La voiture Lorraine-Dietrich de M. Legrain qui conduisit nos rédacteurs et photographes sur le circuit. — 5. L'excellent amateur Romano, ayant pris un virage trop vite, plutôt que d'entrer dans un arbre, préféra se jeter dans le fossé. — 6. Zuccarelli culbuta en face des tribunes, 500 mètres après son départ.

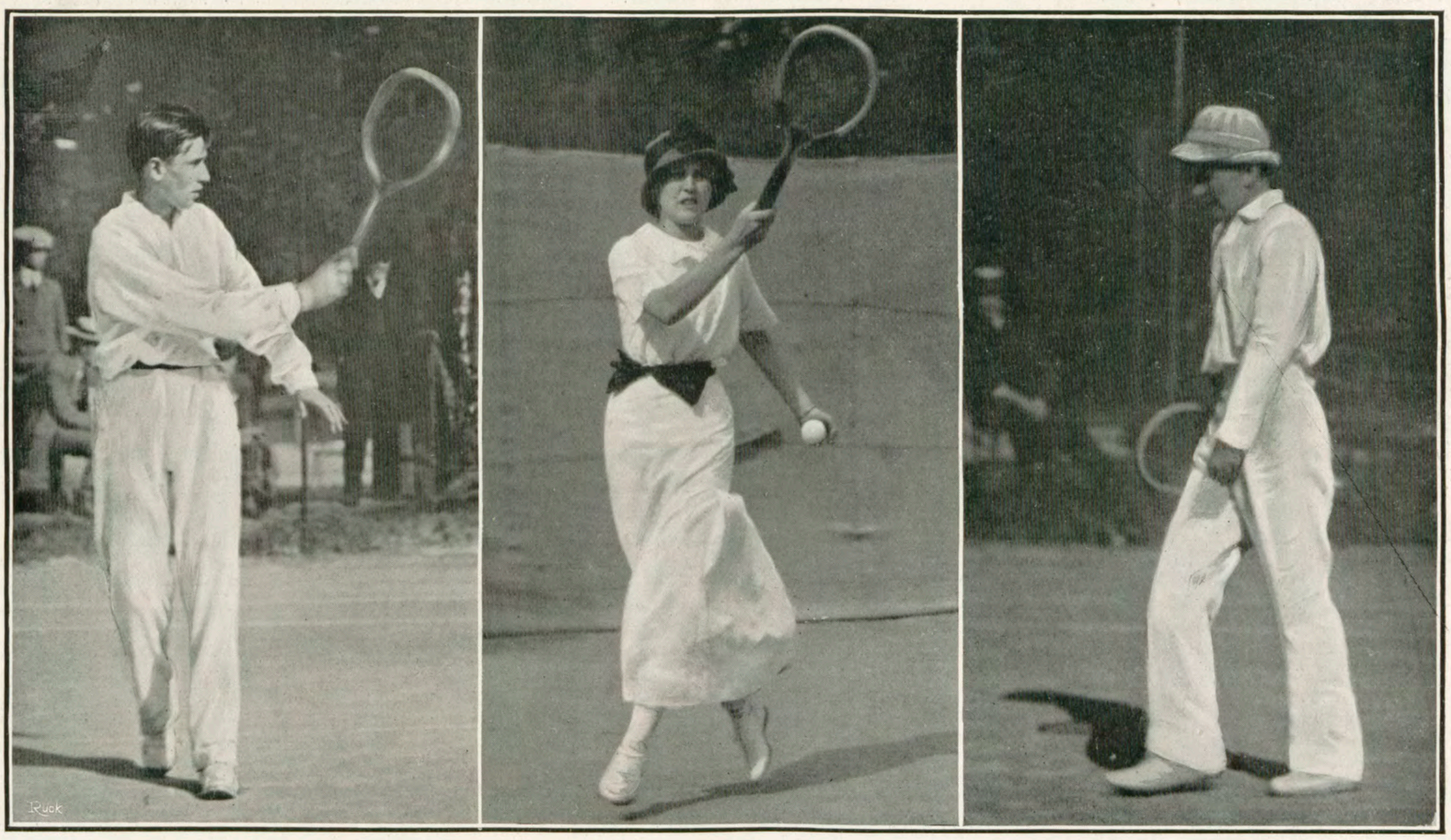
LE CIRCUIT DE 1910



L'ARRIVÉE DE ZUCCARELLI, VAINQUEUR DE LA COUPE DES VOITURETTES EN 1910

Zuccarelli, vainqueur en 1910 du Circuit de Boulogne, montait une Hispano-Suiza, type Alphonse XIII, munie d'un moteur rigoureusement de série et d une cylindrée de 2 lit. 650 au lieu des 3 litres admis en 1911. Il est bon de signaler que son record de 89 kil. 500 à l'heure n'a pas été atteint au cours de la grande bataille de dimanche dernier. On reverra d'ailleurs en 1912 les Hispano-Suiza, qui n'ont pas couru cette année.

LES NOUVEAUX CHAMPIONS DE TENNIS

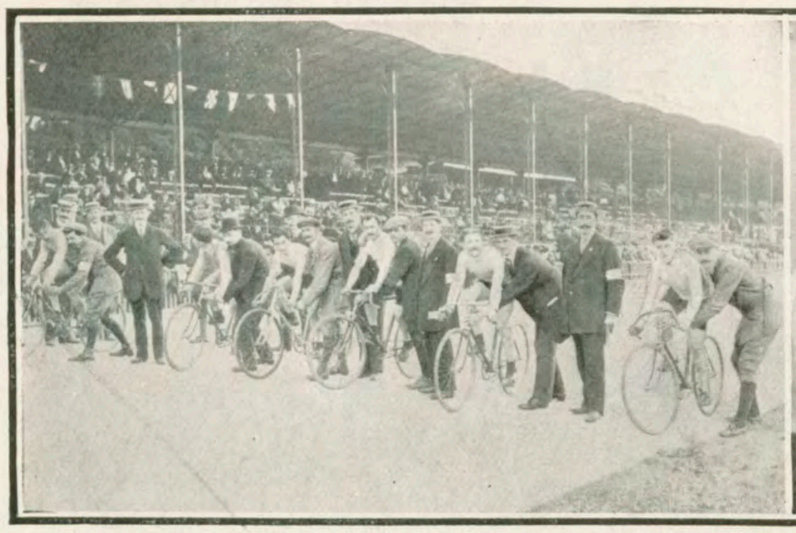


Le gagnant du championnat simple.
Gobert vient de triompher du champion de l'année dernière, Germot, mais s'est fait battre dans le double par Decugis-Germot.

La gagnante du championnat.
Mlle Brocquedis ayant Gobert comme partenaire, a gagné en outre, le championnat mixte, battant Mme et M. Decugis et Mlle et M. Meny.

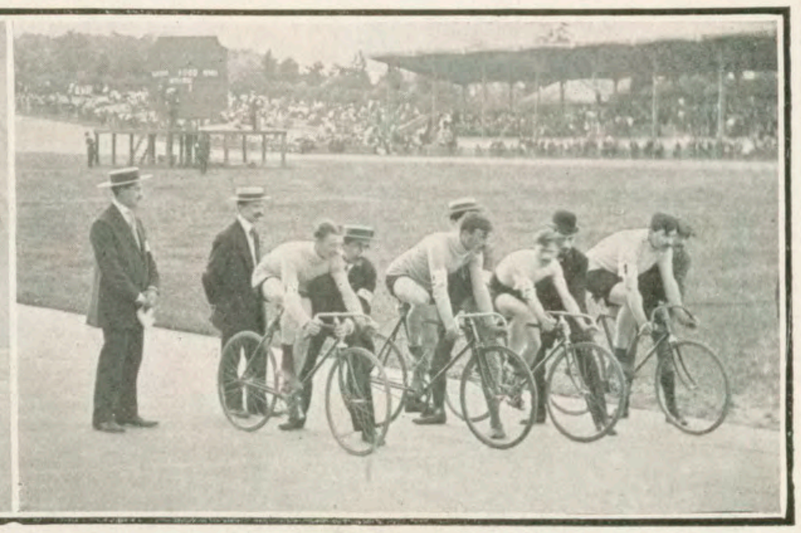
Le gagnant du Championnat double.
Germot, qui s'est fait déposséder de son titre pour le championnat simple, a triomphé dans le double, avec Decugis comme partenaire.

LE CARNET DU SPORTSMAN



Au cours des Championnats organisés par l'Union vélocipédique du Louvre, Carouge se classe premier de la course de 10 kilomètres, devant Lecor et Cerisier.

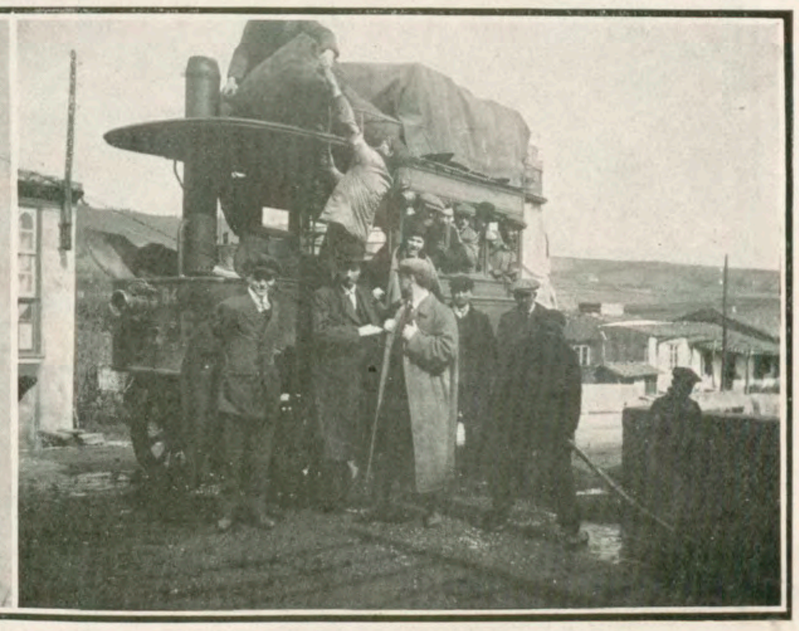
L'aviateur Frey qui s'est blessé grièvement en tentant le raid Rome-Turin, est soigné par sa femme.



La finale du Grand Prix de l'Union Vélocipédique du Louvre, disputé sur la Piste municipale, a été gagnée par Niederlender devant Niel, Carouge et Lecor.

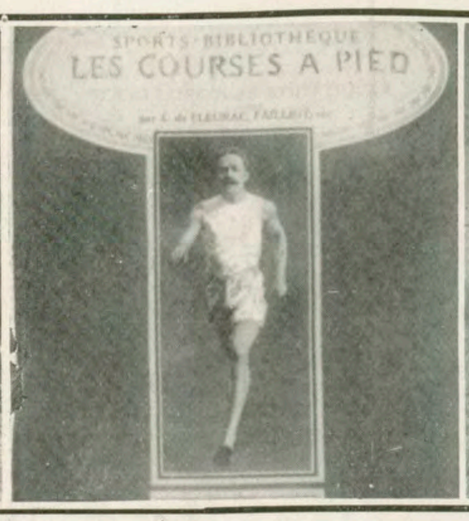
Le Meeting de Namur réunissait 45 engagés. La victoire est revenue à M. Malissoux qui a couvert la distance à la moyenne de 106 kilomètres à l'heure.

La semaine dernière M. Paul Lacour a gagné brillamment le Championnat de France de tir au pistolet.



La Vie au Grand Air du Médoc, champion de football association de la Gironde, excursionne en Espagne, en omnibus à vapeur. Notre cliché représente les sociétaires sur la route de Couina à Santiago.

Départ de la course organisée par notre confrère bordelais Le Sportsman *Cette course, qui a réuni 284 concurrents, partait de l'Intendance.*



Un des volumes les plus remarqués de « Sports-Bibliothèque », est le livre sur la Course à pied de de Fleurac et Failliot.

Le gouvernement russe fait des achats d'aéroplanes en France. On voit sur notre cliché, de gauche à droite, MM. Ventoux-Duclaux et Rebikoff, commissaire du gouvernement russe.

Résultats Techniques du 21 au 25 Juin — Spectacles sportifs de la Semaine.

AERONAUTIQUE

MERCREDI 21 JUIN. — Liége. — Védrine gagne l'étape Liége-Spa-Liége, volant les 60 kilomètres en 43 m. 21 s. 2/5.

JEUDI 22 JUIN. — Utrecht. — Gibert gagne l'étape Liége-Utrecht, volant les 180 kilomètres en 2 h. 4 m. 25 s.

Amerigo tombe et se fracture le genou gauche.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 25 JUIN. — Circuit de Boulogne-sur-Mer. — 1. Bablot qui couvre les 625 kilom. 808 en 7 h. 2 m. 41 s.; 2. Boillot, en 7 h. 3 m. 52 s. 4/5; 3. Thomas, en 7 h. 4 m. 17 s.

ATLÉTISME

DIMANCHE 25 JUIN. — Course à pied. — Tour de Paris (marche). — 1. Schotte (Hollandais) en 3 h. 7 m. 34 s.; 2. Knauss, en 3 h. 12 m. 38 s.; 3. Pavesi, 3 h 13 m. 19 s.

VENDREDI 23 JUIN. — Boxe. — Skating Edimbourg. — Poesy bat Young Joey Smith aux points en 12 reprises. Carpentier knock-out Goldswain en 4 reprises.

CYCLISME

DIMANCHE 25 JUIN. — Parc des Princes. — Prix des Abonnés (3.000 mètres) : 1. Bouteillier, en 2 m. 56 s.; 2. Martin, 3. Sauge.

Match de vitesse, 3.000 mètres : 1. Friol, en 2 m. 4 s. 1/5; 2. Hourlier; 3. Dupré.

Course de 50 kilomètres : 1. L. Didier, en 45 m. 10 s.; 2. Tichon à 9 tours; 3. Hedspath; 4. Muller.

HIPPISME

LUNDI 19 JUIN. — Saint-Cloud. — *Prix des Vaux d'Or* (10.000 francs, 2.000 mètres). — 1 Dor (M. Barat), à M. Margnilerman; 2. Le Charmeur; 3. Valemont. — P. M. : gag., 28 fr. 50; pl., 13 fr 50, 26 francs; 16 fr. 50.

MARDI 20 JUIN. — Longchamp. — *Prix de la Neva* (12.000 francs, 3.000 mètres). — 1. Pire (Sharpe), à M. le prince Murat; 2. Chauvin II; 3. Sea Lord. — P. M. : gag., 62 fr. 50 : pl. 33 francs et 33 fr. 50.

Prix de Malleret (15.000 francs, 2.000 mètres). — 1. Allamandra (Sharpe), à M. Deutsch, de la Meurthe; 2. Bolide II; 3. La Bohème II. — P. M. : gag., 275 fr. 50; pl., 91 francs 69 fr. 50.

Prix Mackenzie Grieves (10.000 francs, 2.400 mètres). — 1. Cavallo (O'Neil), à M. Sol Joel; 2. Maki II. — P. M. : gag., 12 fr. 50; pl., 33 francs.

MERCREDI 21 JUIN. — Auteuil. — *Grande Course de haies* (50.000 francs, 5.000 mètres). — 1 Carpe Diem (Thibault) à M. L. Olry Rœderer; 2. Saint-Just II; 3. Percy. — P. M. : gag. 49 francs; pl., 18 fr. 50, 23 fr. 50, 22 francs.

Handicap limité (20 000 francs, 3 000 mètres). — 1. Badajoz (M. Barat), à M. Michel Lazare : 2. Gros Papa; 3. Kildare II. — P. M. : gag., 26 fr. 50, pl., 19 francs, 13 fr. 50 24 francs.

VENDREDI 23 JUIN. — *Prix des Drags* (Steeple-chase, 25.000 francs, 4.500 mètres). — 1. Journaliste (P. Hardy), à M. E. Fischoff; 2. Galiax; 3. Causerie. — P. M. : gag., 85 fr. 50; pl. 35 francs et 69 francs.

DIMANCHE 25 JUIN. — Longchamp. — *Grand Prix de Paris* (300. 00 francs, 3.000 mètres). — 1. As d'Atout (O'Neill), à M. de Ganay : 2. Combourg; 3. Watchless. — P. M : gag. 168 francs; pl. 26 fr. 50, 29 fr. 50, 18 fr. 50.

SPECTACLES SPORTIFS

DIMANCHE 2 JUILLET. — Traversée de Paris à la nage.

Maisons-Laffitte. — *Prix du Président de la République*

Départ du Tour de France.

Kursaal St-James. — Pelote basque.

LE TOUR DE PARIS

L'arrivée du vainqueur, le Hollandais Schotte.

Le deuxième Tour de Paris à la marche a été gagné par le Hollandais Schotte, en 3 h. 7 m., battant le temps du gagnant de l'an dernier, Knauss, qui avait mis 3 h. 13 m. pour accomplir la même performance. Le Challenge est revenu à la Jeunesse Athlétique Parisienne, avec 14 points, battant le Anvers Sports qui a terminé avec 24 points.

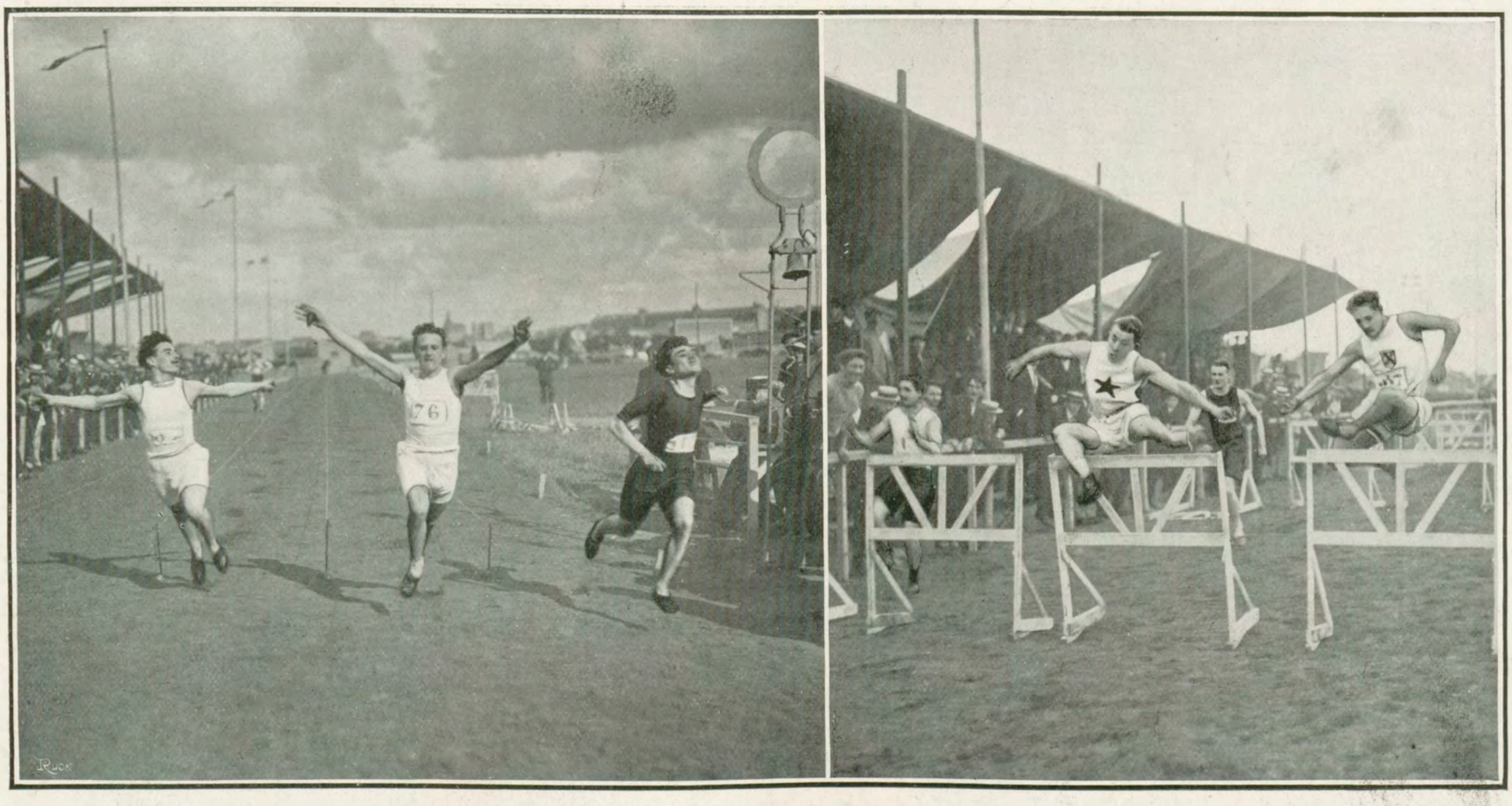
L'arrivée de Knauss.

Le vainqueur de l'an dernier ne put mieux faire que de terminer second à 5 minutes de Schotte, battant lui-même son propre record.

L'arrivée de Pavesi.

Le champion italien Pavesi inquiéta beaucoup les deux premiers et tint même la tête pendant les 12 premiers kilomètres.

LES CHAMPIONNATS DES PATRONAGES



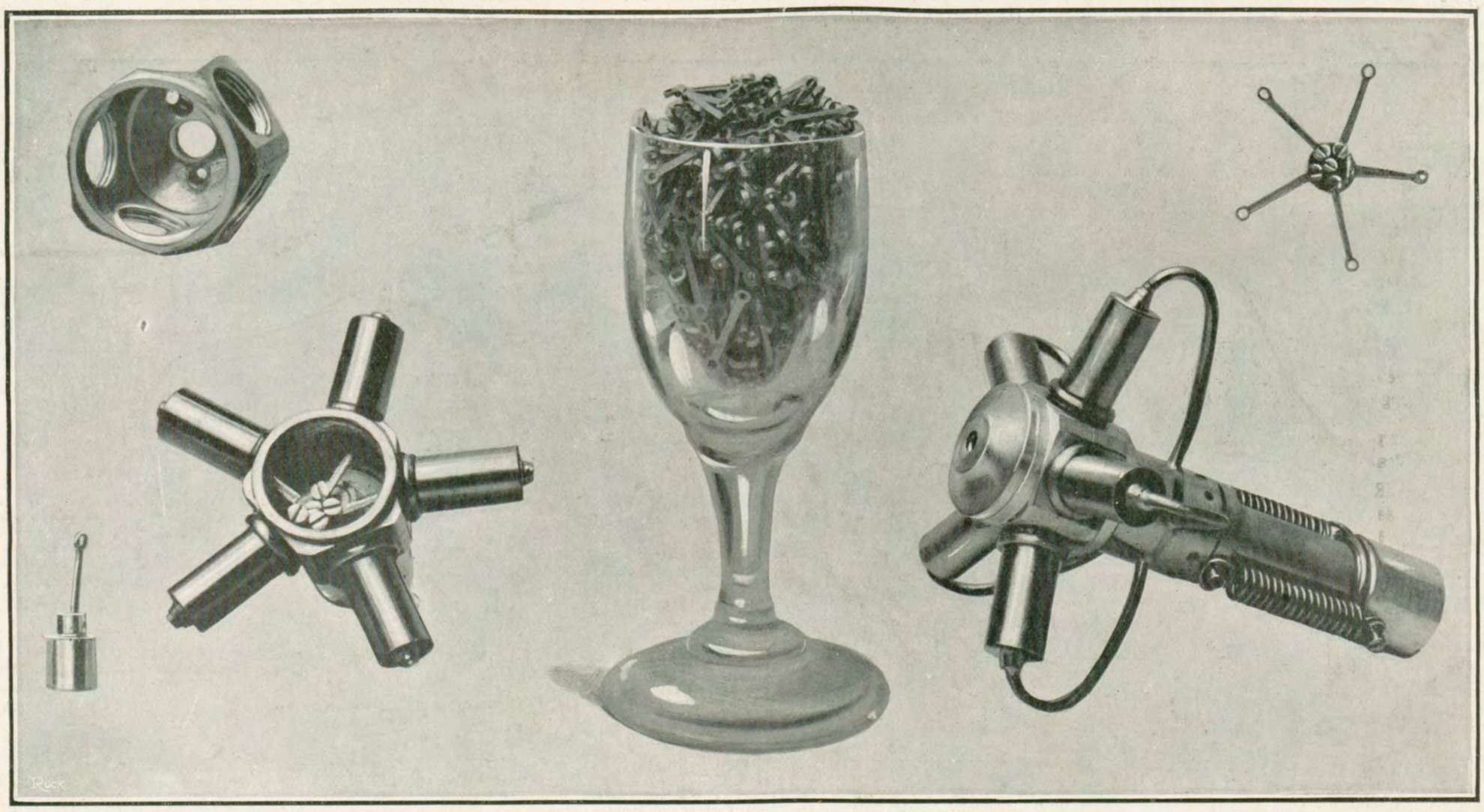
L'arrivée des 100 mètres.

La victoire est revenue à David, du Laurentia, en 12 s. 2/5, battant Leroy, Cayrol et Millon après une arrivée disputée.

L'arrivée du 110 mètres haies.

Tambareau, de Bordeaux s'est adjugé la première place, en 19 secondes, battant Michou et Menier.

UN MOTEUR D'AÉROPLANES BIJOU (1)



LE ..... 1/12 HP 5 CYLINDRES ROTATIF FIEUX SANS SOUPAPES

Nous représentons ici le moteur miniature construit par M. Fieux, qui permet à un aéroplane d'un mètre d'envergure de traverser Issy-les-Moulineaux à 25 mètres de hauteur. Poids total avec accessoires 60 grammes. Moteur seul 18 grammes. Poids d'une bielle seule, 8 centigrammes. Vitesse 4.000 tours à 12 kilogrammes de pression. Ce moteur mécanique est destiné à remplacer l'antique moteur-caoutchouc qui, jusqu'ici, actionnait les aéroplanes-jouets.

(1) Moteur Fieux, 57 *bis*, rue Cambronne.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Charles Guyot.